Cena 12 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Rok II STYCZEŃ 1947 Nr 1(7) -9

mgr. E. Jankowski

Wyprawa po szkuner

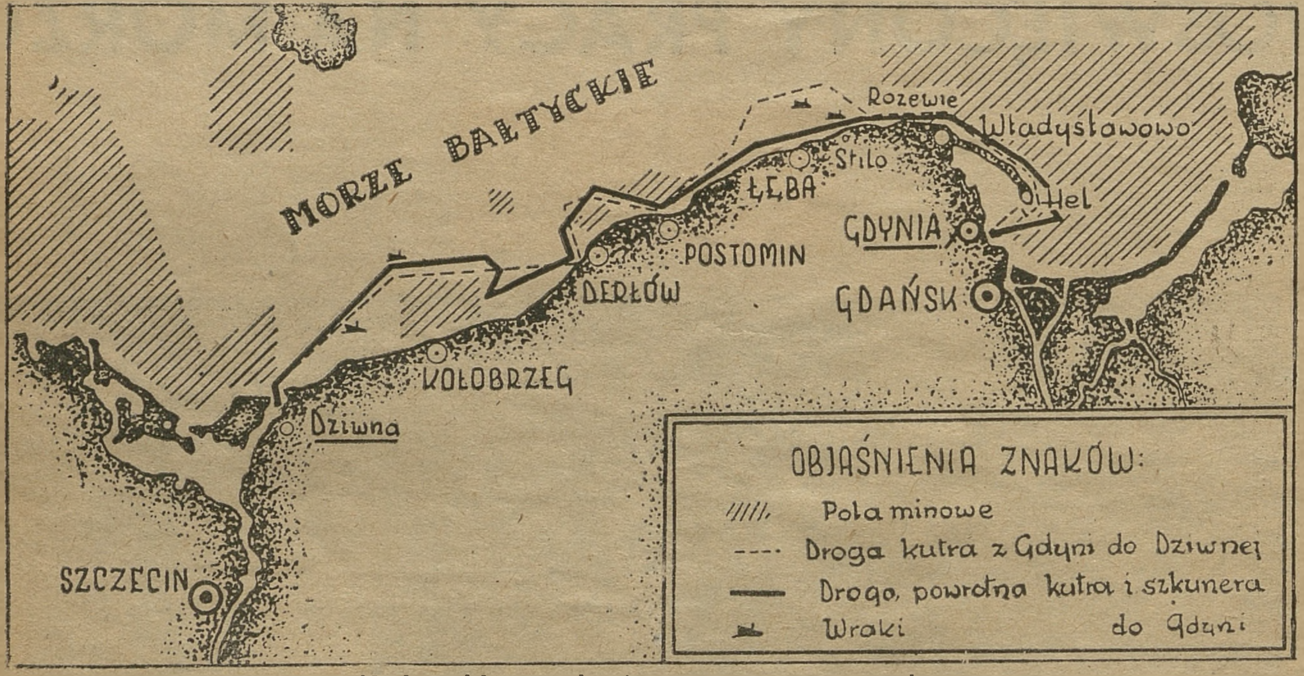
Zamiast noweli dajemy opis wyprawy po szkuner PCWM z Gdyni do Dziwnej pod Szczecin i z powrotem. Jest to nielada wyczyn, żeby zwykłym kutrem rybackim holować w czasie sztormowej pogody kadłub tak stosunkowo dużego statku jakim jest nasz szkuner. Zarówno załoga kutra jak i szkunera wykonały zadanie z prawdziwą brawurą za co składamy Im tą drogą szczere gratulacje.

REDAKCJA.

Podobno niedobrze jest rozpoczynać podróż 13-go, szczególnie podróż morską, a jeśli jeszcze na dobitek na PIM-ie wisi kula, to już zakrawa na lekkomyślność. Tak samo myślałem i ja, dopóki nie spojrzałem na bojowo podniesiony dziób naszego kutra. Chichotał bestia dyskretnie z moich obaw:

W miarę jak oddalamy się od Gdyni, fala rośnie. Kuter zdaje się być zadowolony. Ślizga się w lansadach z fali na falę.

— „Nareszcie — chrząknął zadowolony — wychylę nosa poza Hel, i przynajmniej przez jakiś czas nie będę potrzebował gonić po zatoce wyłupiastookich dorszów".



Mapka polskiego wybrzeża z trasą wyprawy po szkuner

— „Obywatelu, to ma być sztorm?"

Popatrzyłem na morze. Siwe „dziady" toczyły się po zatoce .

— „Widzisz moje wojenno-morskie piersi, moje bary? Nie z takimi szczeniakami dawałem sobie radę".

Tu szarpnął niecierpliwie cumami, jakby chciał popłynąć bez nas.

— Trudno, Ojcowie — zwróciłem się do załogi. — Idziemy!

— Cumy oddaj!

— Naprzód wolno!

— Lewo na burtę!

— Żegnaj PCWM nie wiadomo na jak długo!

Po pięknym manewrze, któregoby się sam Noe nie powstydził, ruszyliśmy na Hel. Ropę mamy, woda jest, prowiant i węgiel także, humory doskonałe, tylko oliwy trochę mało. Dostaniemy jej gdzieś po drodze.

O godz. 11,15 cumujemy w Helu, zawalonym wszelkiego rodzaju wrakami. Oliwy nie ma. Co robić? Przede wszystkim obiad, a potem do Władysławowa. Tam są kutry, więc będzie i oliwa.

O 13,30 oddaliśmy cumy. Kuter od razu buchnął w nadbiegające fale i ochrzcił nas gruntownie. Za godzinę obszedłszy cypel, stawiamy wszystkie żagle i schowani przed dużą falą za Helem pomykamy w stronę Władysławowa.

Barometr powoli opada. O godz. 17,00 wchodzimy ostrożnie do Władysławowa.

Oliwy nie ma. Trudno. Będzie w takim razie w Postominie. Na Władysławowie nie kończą się porty polskie. „Nabuzowaliśmy" w piecyku i po kolacji, uciąwszy sobie pogawędkę, powłaziliśmy, jak kto mógł, w „sarkofagi". — „Sarkofagi" — to koje z zasuwanym wejściem „Zbójców" było sześciu, a sarkofagów cztery

(d. c. na str. 19)

NA OKŁADCE: „DOM ŻEGLARZA" W GDYNI — SIEDZIBA PCWM.

Kurs przygotowawczy PCWM)*

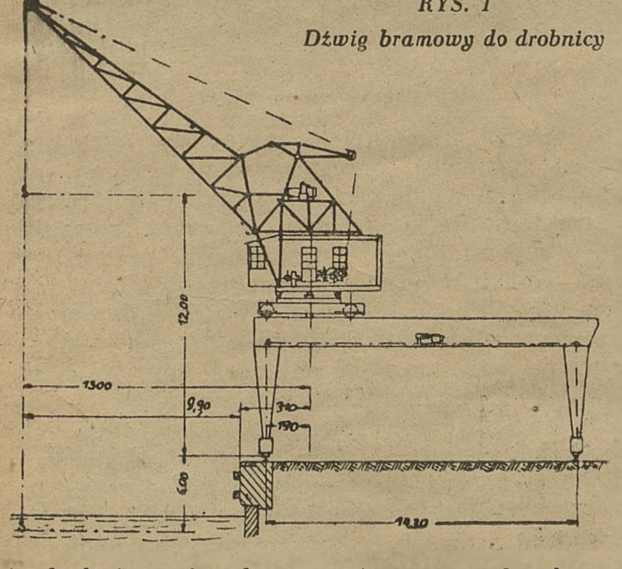
Cykl: porty morskie

Urządzenia przeładunkowe

Wyładunek w pełnym toku. Statek dopiero drugi dzień stoi w porcie, a już jutro od rana można będzie rozpocząć załadowywanie nowego towaru. Od chwili przycumowania u nabrzeża panuje tu wokół nieprzerwany ruch i zgiełk — gorączkowa praca tętni dzień i noc. Zmieniają się co osiem godzin brygady robotników portowych, zmieniają się kolejarze, strażnicy portowi, celnicy, ludzie obsługujący dźwigi i magazyny — wyładunek trwa z jednakowym nasileniem, sapiące lokomotywy podstawiają coraz to nowe wagony, długie szyje dźwigów wędrują nieznużenie poprzez zadymione niebo, a burty odciążanego statku coraz to bardziej górują nad nabrzeżem.

Cieszy się kapitan wyładowywanego statku, że praca idzie prędko i sprężyście. Zaciera ręce z zadowolenia na myśl, że termin zostanie dotrzymany i za trzy dni, tak jak przewidywał miejscowy makler, powinni znowu wyjść w morze! Chwali zatem wszystko i obiecuje częściej tu zaglądać — bo port jest dobrze zorganizowany, pracuje szybko, ma wyszkolonych chętnych ludzi i nowoczesne, wydajne urządzenia przeładunkowe.

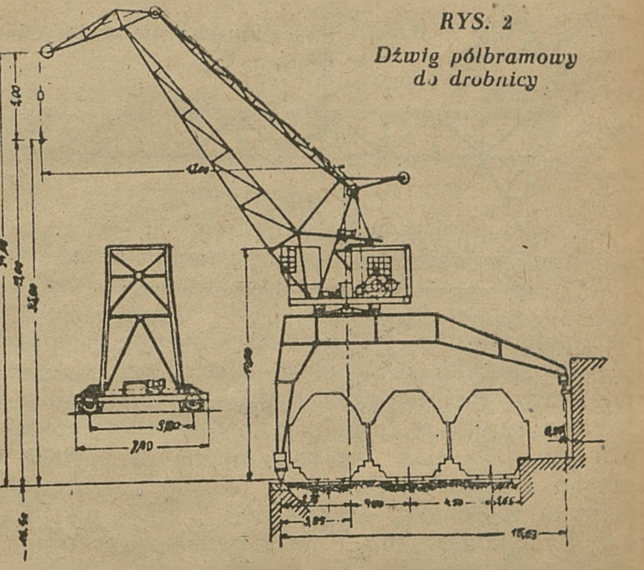
Wyładunek trwa. Cicho pomrukując motorami pracują niezmordowanie szare, smukłe dźwigi. Co parę minut zawieszona na haku por-



RYS. 1
Dźwig bramowy do drobnicy

cja drobnicy zakreśla w powietrzu łagodny krąg i ląduje zgrabnie na platformie u rozwartych drzwi wagonu. Drobnica, to różnorodny, wartościowy towar opakowany najczęściej w przeróżne skrzynie i skrzynki, worki, kartony czy beczki, względnie też przesyłany w wiązkach, pęczkach, belach, a także w sztukach.

*) patrz str. 14.

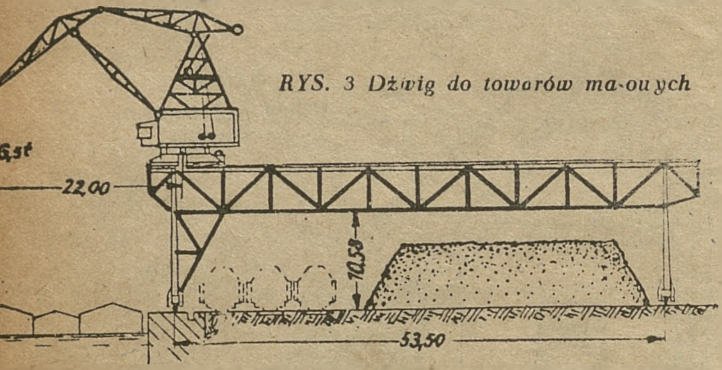


RYS. 2
Dźwig półbramowy do drobnicy

Dźwigi przeładowywujące drobnicę są specjalnie do tego przystosowane. Są ruchliwe, szybkie, mogą poruszać się samodzielnie po równoległych do nabrzeża szynach, a wysięgnice ich są bardzo często ruchome. Taka konstrukcja pozwala na obsługiwanie jednego luku przez dwa dźwigi, co daje ogromną oszczędność na czasie, a co jest niewykonalne przy dźwigach posiadających sztywną wysięgnicę. Nośność dźwigów drobnicowych jest stosunkowo niewielka i waha się przeciętnie od jednej do pięciu ton. U końca liny takiego dźwigu umocowany jest zwykle hak, na który, zależnie od rodzaju towaru i opakowania, zaczepia się siatkę stalową lub manilową, albo też platforemkę z desek, pętlę z liny i t. p. W siatce przeładowuje się zwykle kartony i małe skrzynki, na platforemce zwanej „planką" wędrują skrzynie lub kosze, w pętlach — worki i tak dalej odpowiednio, w zależności od ciężaru, wytrzymałości na zgniecenie i kształtu opakowania.

Ze względu na konstrukcję podstawy, dźwigi drobnicowe dzielą się najczęściej na bramowe (inaczej portalowe — rys. 1) oraz półbramowe (półportalowe — rys. 2). Pierwsze z nich mają podstawy w kształcie szerokiej na kilka lub kilkanaście metrów bramy, pod którą przechodzą tory kolejowe lub nawierzchnie do ruchu kołowego. „Nogi" konstrukcji zaopatrzone są w masywne podwozia, umożliwiające poruszanie się po ułożonych wzdłuż nabrzeża szynach. Dźwigi półbramowe posiadają, jak to zresztą widać na rysunku, jedną tylko „nogę", drugim zaś końcem opierają się o szynę ułożoną na dachu magazynu albo też biegnącą po specjalnym

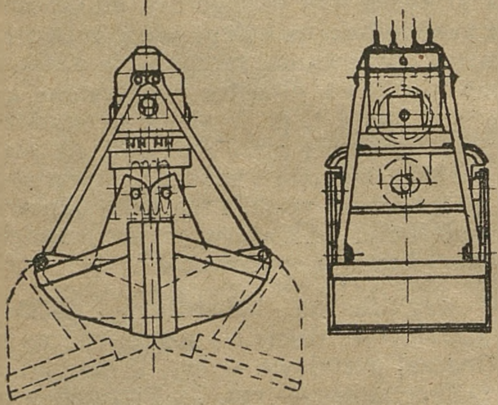
masywnym podbudowaniu. Równolegle do szyn biegnie t. zw. „kanał ślizgowy" — rodzaj tuneliku w nabrzeżu, którym przebiegają przewodniki dostarczające dla motorów dźwigu prądu elektrycznego. Bowiem przeważnie wszystkie nowoczesne dźwigi mają napęd elektryczny, jako najwygodniejszy, najtańszy i najbardziej



RYS. 3 Dźwig do towarów masowych

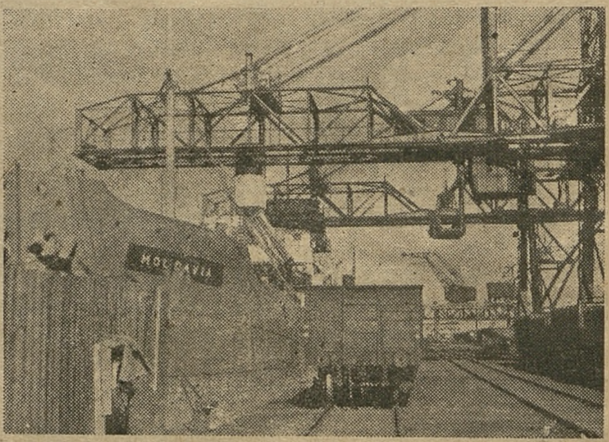
ekonomiczny. Nie jest to naturalnie regułą, ponieważ spotyka się również dźwigi o napędzie parowym, spalinowym, hydraulicznym, no a także ręcznym, są to jednak zwykle przestarzałe już typy. Tak jak spotkać można w portach dźwigi o różnych rodzajach napędu, tak samo spotyka się dźwigi drobnicowe o innej niż na rys. 1 i 2 konstrukcji. A więc przede wszystkim dźwigi bardzo podobne, ze sztywnymi jedynie wysięgnicami, dalej dźwigi dachowe, dźwigi przyścienne, dźwigi obrotnicowe, dźwigi systemu Derricka, dźwigi podwójne i t. d. i t. d. Wszystkie te systemy i typy dźwigów mają setki odmian i przeróżnych rozwiązań konstrukcyjnych, w których jedynie fachowiec potrafi się jako tako orientować.

Poza drobnicą jest jeszcze druga zasadnicza kategoria towarów — towary masowe. Przewożone są one bez opakowań, w wielkich całookrętowych partiach. Najcharakterystyczniejsze



RYS. 4 Chwytak

i najczęściej przez nasze porty przechodzące towary masowe to węgiel, ruda, złom, zboże luzem, apatyty i t. p. Dźwigi do ich przeładunku muszą odpowiadać specjalnym warunkom, to też stanowią osobną, równie jak i dźwigi drobnicowe, zróżniczkowaną grupę. Najbardziej zbliżony wyglądem do drobnicowych jest dźwig typu przedstawionego na rys. 3. Posiada, tak, jak i one, znaczną swobodę ruchów dzięki ruchomej wysięgnicy. Jest on jednak dużo większy, masywniejszy, a konstrukcja podstawy okracza znacznie więcej torów kolejowych niż ma to miejsce przy tamtych dźwigach. Zwykle obok kilku torów znajduje się pod portalem lub też zaraz obok — obszerny plac, służący do zsypywania i składowania towarów masowych. Nośność dźwigów do przeładunków masowych jest większa niż drobnicowych i waha się od kilku do kilkunastu ton. Np. dźwig przedstawiony na rys. 3 ma nośność 6,5 tony. Zamiast pojedyńczej liny z hakiem — na wysięgnicy takiego dźwigu umocowany jest chwytak (rys. 4), który przy pomocy systemu lin i bloków może być otwierany lub zamykany. Przy pomocy takich chwytaków przeładowuje się węgiel, rudę, czy apatyty. Do złomu służy zwykle inny rodzaj chwytaka zaopatrzony w kleszcze. Chwytaki bywają różnej wielkości i w różnym wykonaniu a zmienia się je zależnie od ciężaru przeładowywanego towaru i jego konsystencji. Do przeładunku złomu używa się zamiast chwytaka — również elektromagnesu.

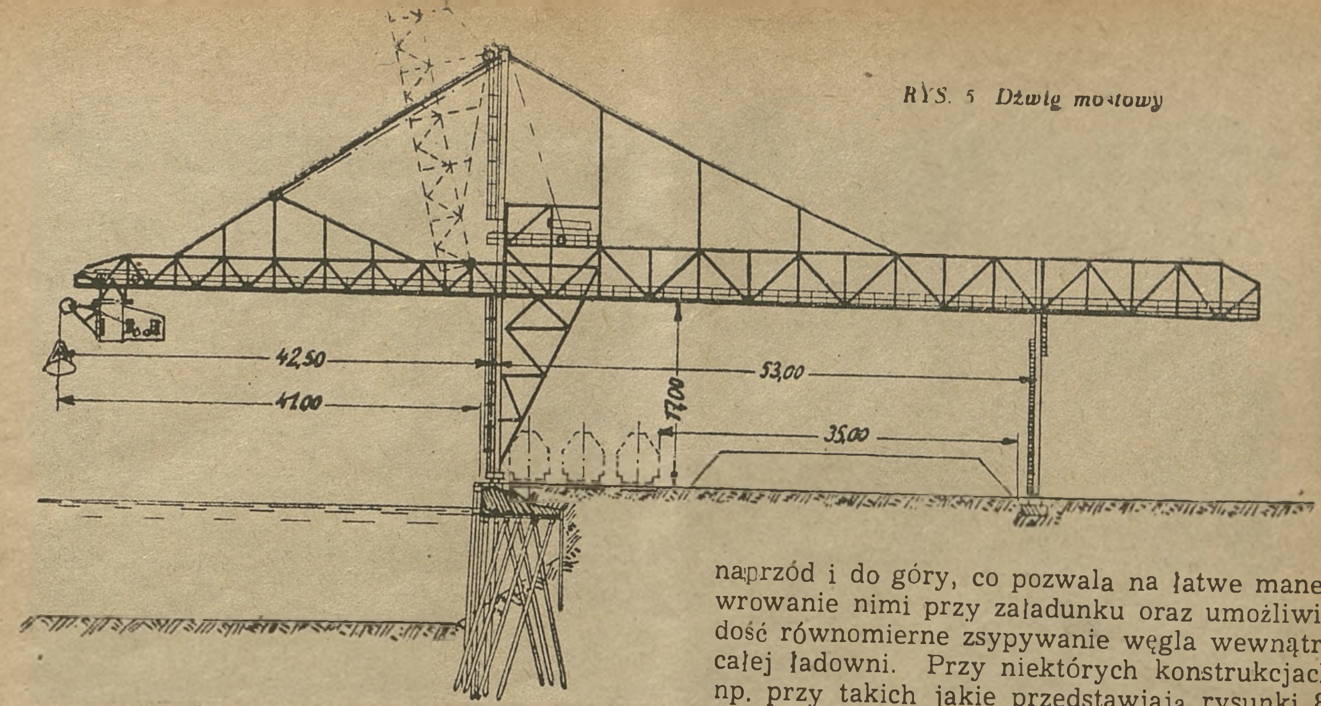


Dźwigi mostowe w Gdyni

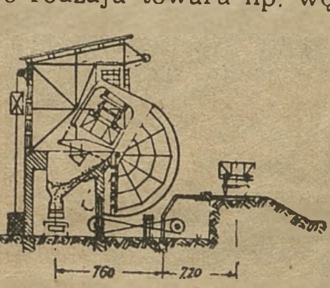
Bardzo imponująco wyglądają ogromne dźwigi mostowe, przystosowane głównie do przeładunku węgla i rudy (rys. 5 i fotografia). Charakteryzuje je ogromna rozpiętość konstrukcji, przypominającej do złudzenia prawdziwy most. Konstrukcja ta z jednej strony mieści pod sobą od kilku do kilkunastu torów kolejowych oraz obszerne place składowe, z drugiej — sięga znacznie poza krawędź nabrzeża, tak, że przesuwający się po niej wózek z chwytakiem — może ładować lub wyładowywać kilka stojących obok siebie statków. Cały ogromny dźwig mostowy może własnym napędem poruszać się po szynach wzdłuż nabrzeża, przy czym, aby nie zawadzać o maszty i kominy przycumowanych u nabrzeża statków — część konstrukcji wystającą ponad wodę unosi się do góry na podobieństwo zwodzonego mostu.

Tak jak spotyka się najprzeróżniejsze typy dźwigów drobnicowych, tak i dźwigi do towarów masowych istnieją w przeróżnych odmianach i wariantach, w większości przystosowanych zarówno do za- jak i wyładunku.

RYS. 5 Dźwig mostowy

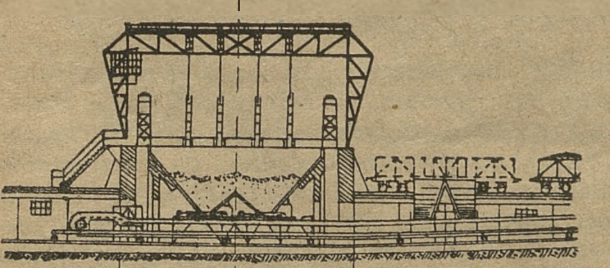


Oprócz dźwigów istnieje w portach cały szereg specjalnych urządzeń, które w większości nastawione są na przeładowywanie jednego tylko rodzaju towaru np. węgla, rudy czy zboża, a które najczęściej przystosowuje się wyłącznie do załadunku względnie wyładunku. Do najpospolitszych urządzeń przeładunkowych tej kategorii należą urządzenia taśmowe, wywrotnice wagonowe, zasobniki i elewatory zbożowe.



RYS. 6 Wywrotnica wagonowa Widok z przodu

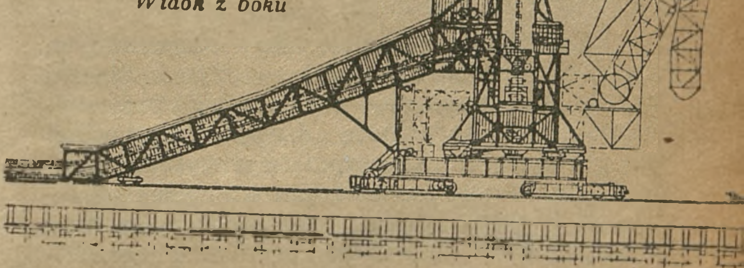
Pierwsze dwa rodzaje stanowią zazwyczaj zespół: ustawiona w głębi nabrzeża wywrotnica (bywa najprzeróżniejszych systemów — t. zw. „boczna" przedstawiona jest na rys. 6 i 7) podnosi w górę i wywraca wagon z węglem. Węgiel wpada w ogromny lej skąd wysypuje się na ruchomą taśmę gumową lub blaszaną i wędruje na niej pod górę, wysoko ponad poziom luku i albo spada siłą bezwładności poprzez odpowiednią



RYS. 7 Wywrotnica wagonowa. Widok z boku

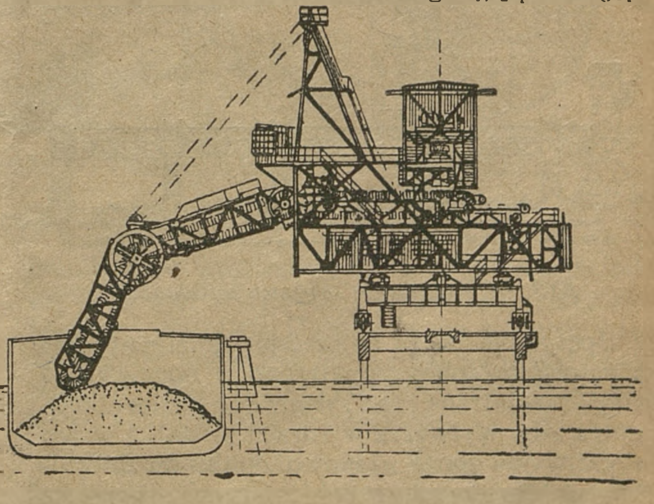
rurę do ładowni statku, albo dostaje się tam przy pomocy urządzenia kubłowego. Pierwszy system przedstawiony jest na rysunku 10 a drugi na rysunkach 8 i 9. Jest rzeczą godną uwagi, że zarówno owe rury jak i urządzenie kubłowe mają znaczną swobodę ruchów zarówno na boki jak naprzód i do góry, co pozwala na łatwe manewrowanie nimi przy załadunku oraz umożliwia dość równomierne zsypywanie węgla wewnątrz całej ładowni. Przy niektórych konstrukcjach np. przy takich jakie przedstawiają rysunki 8, 9 i fotografia — załadunek może się odbywać na obydwie strony. Urządzenia taśmowe połączone z wywrotnicą są bardzo wydajne w pracy

RYS. 8 Urządzenie taśmowe do przeładunku węgla w Gdyni. Widok z boku

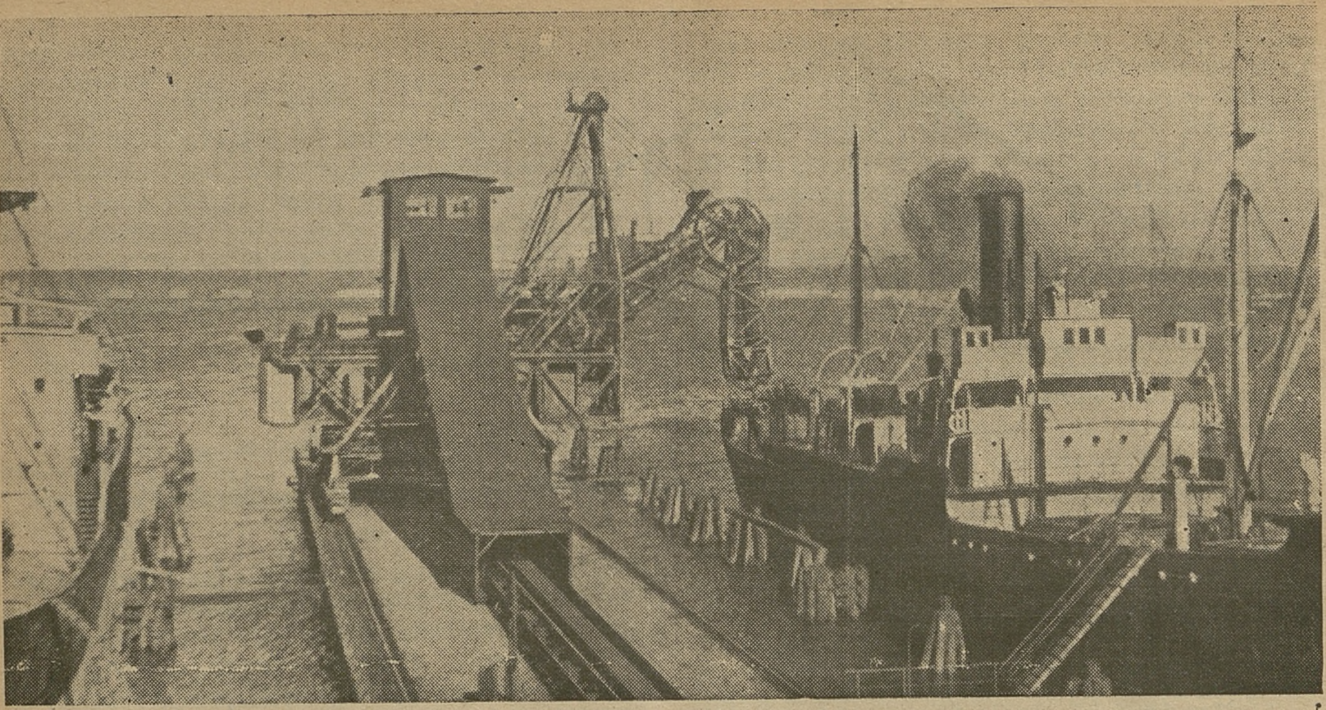


i potrafią przeładować, zależnie od konstrukcji — 400 do 800 ton na godzinę. Jest to cyfra, której nie osiągnie żaden dźwig.

Istnieją również samodzielne wywrotnice wagonowe przeróżnych systemów i typów, wysypujące zawartość wagonów bezpośrednio do ładowni statku. Czasem stanowią one potężną konstrukcję z łatwością unoszącą 30-tonowe wagony na kilkanaście metrów w górę, i przeniósł-



RYS 9 Urządzenie taśmowe w Gdyni. Widok z przodu

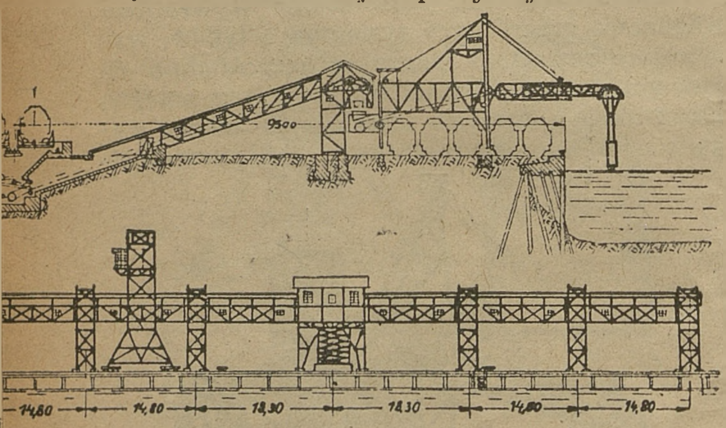


Urządzenie taśmowe do węgla w Gdyni

szy poza skraj nabrzeża wysypują ładunek przez mocne przechylenie jednego ich krańca. Naturalnie wywrotnice, jak również opisywane wyżej urządzenia taśmowe, nadają się tylko i wyłącznie do załadunku.

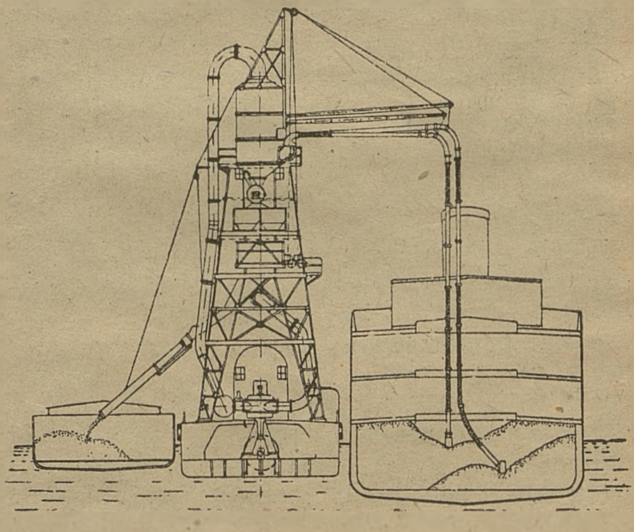
Zasobniki nie należą do samodzielnych urządzeń przeładunkowych — używa się ich zwykle jako urządzenia pomocniczego przy wyładunku rudy za pomocą dźwigów mostowych lub portalowych. Zaczerpniętą chwytakiem rudę dźwig wrzuca do zasobnika, który zaopatrzony jest w wagę i ściśle odważone ilości rudy zsypuje z kolei do podstawianych pod jego dolny otwór — wagonów.

Przeładunek zboża posiada swoje specyficzne właściwości, wskutek czego używa się tu urządzeń o odmiennej od powyższych konstruk-



RYS. 10 Urządzenie taśmowe w Gdańsku

cji. Spotykane są tu najczęściej pneumatyczne elewatory zbożowe zaopatrzone w odpowiednią pompę powietrzną oraz system rur i zbiorników. Pompa albo wytwarza w rurach próżnię i w ten sposób wsysa zboże z ładowni statku do zbiorników umieszczonych w górnej części elewatora (skąd po zważeniu spada ono własnym ciężarem poprzez inną rurę np. na barkę), albo też dostarcza powietrza, które pędząc gwałtownym strumieniem poprzez rury powoduje dowolną cyr-



RYS. 11 Pływający elewator zbożowy

kulację zmieszanego z nim zboża. Elewatory zbożowe bywają stałe, na nabrzeżach, gdzie obsługują silosy i śpichrze — albo też pływające (rys. 11) nadzwyczaj dogodne do przeładunku zboża ze statków na barki rzeczne lub odwrotnie. Spotyka się również, oprócz pneumatycznych — elewatory zbożowe innych systemów np. kubłowe.

Przeładunek trwa. Buczą syreny statków, warczą auta, sapią lokomotywy, szczękają zderzaki przetaczanych wagonów. Szare pracowite dźwigi unoszą co chwila setki ton przeróżnych towarów, szerokim strumieniem wędrujących poprzez świat.

Port pracuje... **J. M.**

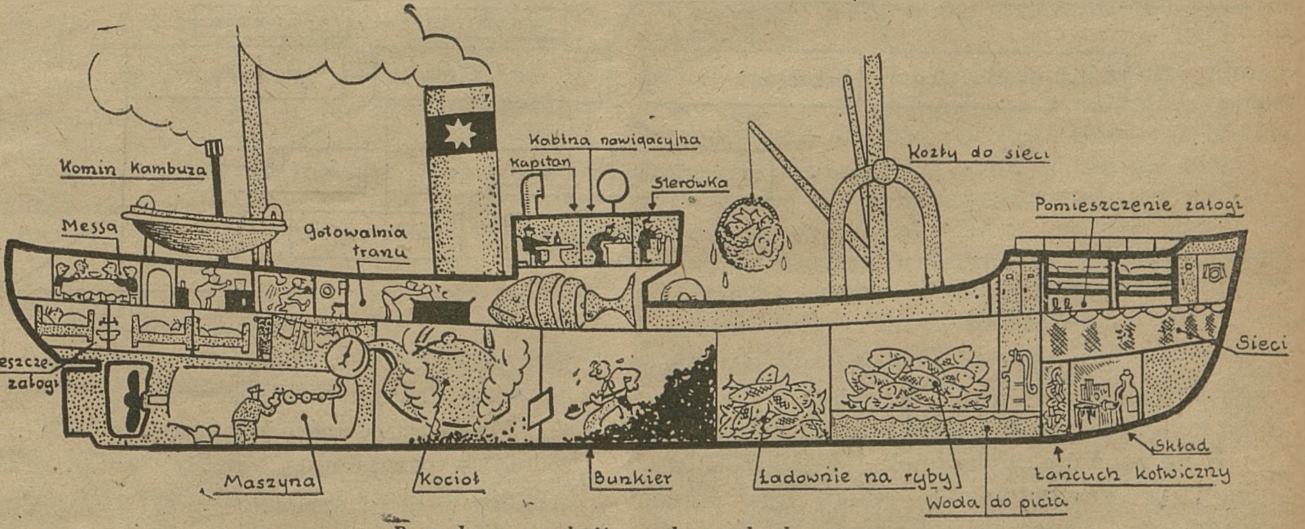
Przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich

Polska importowała przed wojną rybę. Obecnie sytuacja nie zmieniła się na lepsze. Szczególnie w trudnym okresie powojennym aprowizacja kraju w rybę wymaga rozbudowy floty rybackiej. Rozbudowa floty łączy się nierozerwalnie z rentownością przedsiębiorstw połowów dalekomorskich. Na terenie Wybrzeża polskiego działają już dzisiaj 4 przedsiębiorstwa rybackie o charakterze dalekomorskim. Są to: „Delfin", „Arka", „Ławica" i „Dalmor". Dwa pierwsze jeszcze nie przejawiają ożywionej działalności, ponieważ są w końcowym stadium organizacji i czekają na wykończenie taboru pływającego, znajdującego się w stoczniach. „Ławica" posiada trzy trawlery w ruchu: „Polesie", „Pokucie" i „Ławica". Ostatnie z tych przedsiębiorstw „Dalmor", użytkuje dwa trawlery „Saturnię" i „Wegę", a w ciągu kilku najbliższych tygodni powiększy swój tabor o trzy jednostki, zmieniające obecnie swą szatę z trawlerów wojennych na rybackie w stoczniach angielskich. Zostały nazwane: „Kastor", „Kastornia" i „Saturn".

Poza tym „Dalmor" oczekuje w okresie do marca 1947 roku 18 trawlerów motorowych z chłodniami; z tego sześć — 100 stóp, a dwanaście — 75 stóp długości, zakupionych przez Misję Polską w Londynie. Oprócz tego dwa statki wojenne przerabiane są na rybackie w stoczni Nr. 1 w Gdańsku.

Nim przejdziemy do omówienia samego przedsiębiorstwa, koniecznym jest zapoznanie się z podstawą jego istnienia. Tą podstawą bezwzględnie jest trawler dalekomorski.

Nowoczesny statek rybacki posiada kadłub żelazny, jest długi 25 do 35 m i zaopatrzony w motor spalinowy lub parowy siły około 600 HP. Często znajdują się na nim urządzenia chłodnicze służące do zamrażania i przechowywania ryb od chwili połowu do chwili powrotu do portu. Załoga składa się z około 15 ludzi. W tym jest kapitan, sternik, maszyniści, kucharz i rybacy - marynarze. Jedną z ważniejszych części wyposażenia takiego statku są przyrządy łowieckie, do których należą: włóki i pławnice śledziowe. Miejscem połowów w miesiącach od lipca do końca grudnia jest basen Morza Północnego, gdzie wtedy trwa sezon połowu śledzi. W pozostałej części roku trawler wyprawia się na Morze Północne, oraz do brzegów Islandii i wysp Niedźwiedzich na połów białej ryby, t. j. rozmaitych gatunków dorszy. Nie zapominajmy, że polskie trawlery są obsadzane przez załogi, złożone z Polaków i Holendrów. Niestety, ci ostatni w hierarchii zajmują stanowiska główne. Szyper statku rybackiego musi być doskonałym nawigatorem i oprócz tego doświadczonym rybakiem. Oczywiście Polska, jeden z najmłodszych krajów rybackich, posiada tak niewielki zastęp ludzi, nadających się na ko-



Poglądowy przekrój trawlera rybackiego

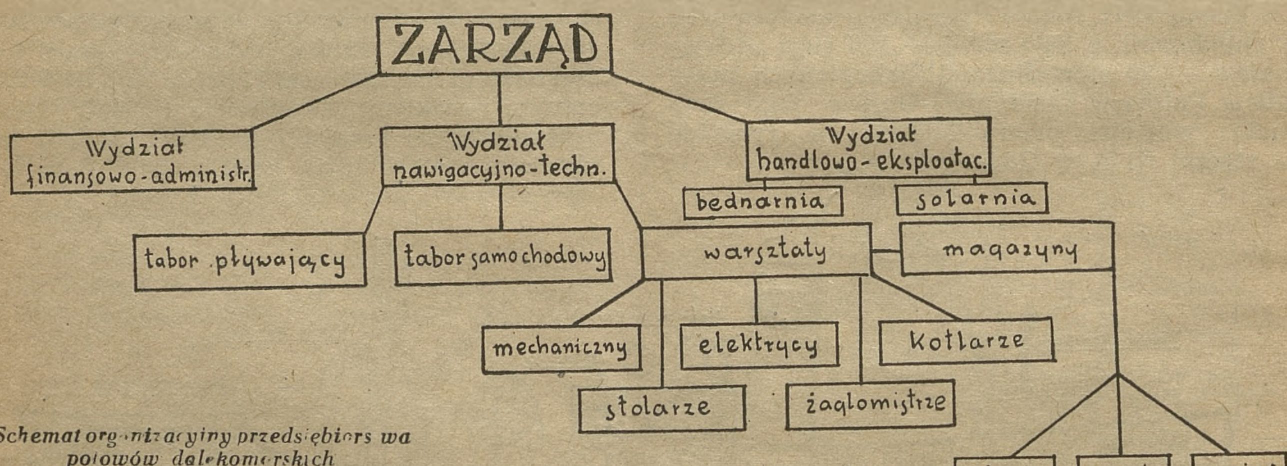
„Dalmor" rozpoczął na własny koszt budowę trzech nowych, pierwszych w Polsce, trawlerów na stoczniach gdańskich.

Jak widać na przykładzie poczynań samego „Dalmoru", opartego o kapitał państwowo (60%) - spółdzielczy, najbliższa przyszłość na polu zaopatrzenia kraju w rybę morską i przerwania wywozu cennych dla nas dewiz, przedstawia się optymistycznie.

mendantów trawlerów, że w praktyce nie odgrywają oni dużej roli. Rozbudowa floty rybackiej i wymiana Holendrów na naszych statkach uzależniona jest od racjonalnej akcji szkoleniowej, oraz od sprężystości i rentowności naszych połowów dalekomorskich.

Przedsiębiorstwo musi dążyć do ideału, którym jest obsłużenie wracających z połowów statków w jak najkrótszym czasie. Krótki po-

stój w porcie daje gwarancję pełnego wykorzystania sezonu połowu. Stąd widać, że przedsiębiorstwo musi tworzyć samodzielny organizm o bardzo rozgałęzionych możliwościach. Wśród czynności, wykonywanych przez przedsiębiorstwo wyliczyć trzeba: wyładunek połowów, naprawa uszkodzeń statków, dostarczenie najlepszych przyborów łowieckich, angażowanie załóg, bunkrowanie materiałów pędnych, lodu, wody, oraz zaprowiantowanie. W wypadku, jeśli przedsiębiorstwo musi korzystać z usług instytucji nie zainteresowanych bezpośrednio, napewno straci na czasie w ekwipowaniu statków, a tym samym na dochodach. Schemat organizacyjny „Dalmoru" można ująć następująco:



Schemat organizacyjny przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich

Zarząd przedsiębiorstwa tworzy trzech dyrektorów wydziałów: finansowo - administracyjnego (główny dyrektor), techniczno - nawigacyjnego i handlowo - eksploatacyjnego. O wydziale pierwszym nie będę mówił, ponieważ jest rozbudowany jak we wszystkich przedsiębiorstwach. Wydział techniczno - nawigacyjny rozpada się na tabor pływający, tabor samochodowy i warsztaty - magazyny. Na czele każdego wydziału stoi kierownik odpowiedzialny za całość. Tabor pływający w porcie jest domeną t. zw. „gospodarzy okrętowych". To są ci pracownicy, którzy pierwsi wchodzą na statek po jego powrocie z połowu i uzgadniają z kapitanem konieczne przed następnym rejsem remonty. Rozplanowują wyładunek i załadunek, dopilnowują przygotowania statku do pełnej sprawności. Tabor samochodowy ma na celu pomóc we wszystkich zajęciach, związanych z postojem trawlera jak: dostarczenie sprzętu, prowiantu i tp. Warsztaty, to ręce przedsiębiorstwa, które biorą w swoje obroty statek na postoju. Mechanicy, stolarze i elektrycy bez względu na porę dnia usuwają małe awarie. Z magazynu sieciowego dostarcza się wyremontowany lub nowy sprzęt łowiecki. Żaglomistrz sprawdza stan żagla (trawler nosi mały bezan pomocny przy manewrowaniu) i brezentów lukowych, oraz wykonuje wszelkie reperacje, wchodzące w zakres tapicerski. Kotlarze sprawdzają kotły. Magazyny tak sprzętu jak prowiantu, zawsze pełne, służą wymianą zużytych części i świeżym prowiantem dla załogi. W międzyczasie ruchoma brygada robotnicza sprawnie wyładowuje trawler i załadowuje lód, bunkruje wodę i paliwo. Wszystkie te czynności w dobrze prowadzonym przedsiębiorstwie nie powinny przekraczać 48-mio godzinnego postoju trawlera w porcie. Lód dostarczany na statek, produkowany przez chłodnię rybacką w Gdyni, w postaci mielonego proszku służy do konserwacji ryb w czasie trwającego mniej więcej 14 — 21 dni rejsu łowieckiego.

Wydziałowi handlowo - eksploatacyjnemu podlega bednarnia, która przygotowuje beczki dla statków i dla transportu śledzi w głąb kraju. Wspomnijmy jeszcze o solarni, ponieważ inne działy znajdują się w stadium organizacji. Trawler przywozi również śledzie solone w beczkach, które muszą być przez solarnię przesolone raz jeszcze i zapakowane do beczek idących dla konsumenta. Przetwórstwo (sporządzanie konserw), jako nie wchodzące ze swej natury w skład przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich jest prowadzone przez „Społem" i „Północne Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego".

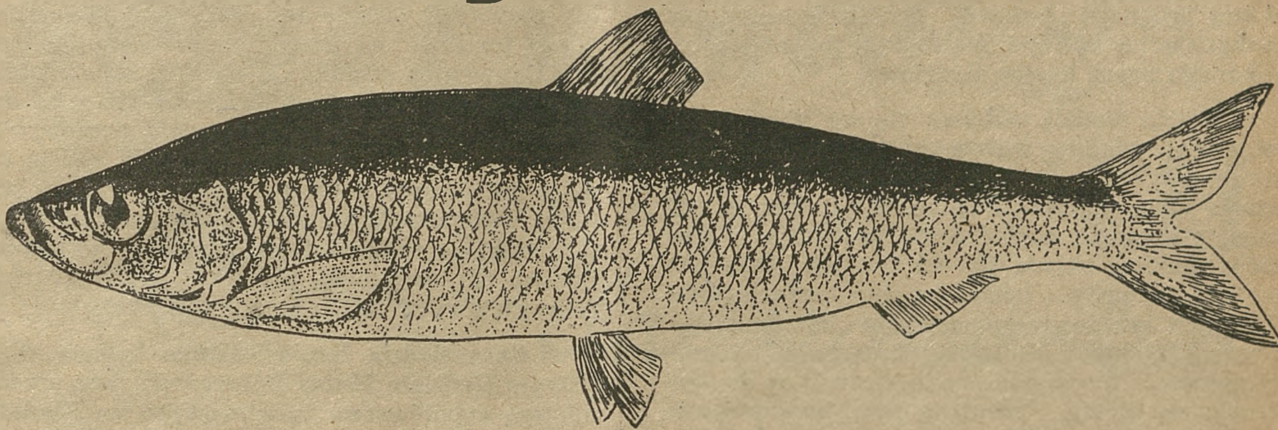
Praca przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich przypomina swoją gorączkowością i tempem, pracę odkrywców żył złotodajnych.

„Wyścig z czasem" — „Maksymalne wykorzystanie sezonu" — to są dewizy przedsiębiorstwa. Ale z drugiej strony płynąca z urzeczywistnienia tych dewiz rentowność przedsiębiorstwa przynosi nam korzyści, jak: rozbudowę floty rybackiej, nowy rynek intratnej pracy, całkowite zaspokojenie potrzeb kraju, a w niedługim czasie eksport ryby, a tym samym dobrobyt kraju.

Tad. W.

dr. W. Cieglewicz

Biologia Śledzia



(RYS. 1)

Śledź (Clupea harengus) jest czołowym przedstawicielem rodziny śledziowatych, do której należy również szprot, sardynka, aloza, parposz i sardela. Jest on najważniejszym gatunkiem ryb użytkowych, stanowiącym około 30% połowów państw północnej i zachodniej Europy. Roczny połów śledzia, dokonywany przez flotylle rybackie tych państw, przynosi 1000—1600 milionów kg, co stanowi w przybliżeniu 10 miliardów osobników.

Śledź (rys. 1) ma ciało wysmukłe, mocno z boków ścieśnione, o niezbyt dużej głowie, której dolna szczęka jest nieco wysunięta ku przodowi. Długość ciała jest różna, zależnie od miejsca połowu. Śledzie bałtyckie mają długość przeważnie około 20 cm, z Morza Północnego do 35 cm, a w okolicy Islandii do 40 cm. Na grzbiecie znajduje się pojedyńcza płetwa grzbietowa, naprzeciw której po stronie brzusznej zawieszone są płetwy brzuszne. Płetwy piersiowe i odbytowa są wąskie, a ogonowa głęboko wcięta. Ciało śledzia z wyjątkiem głowy pokryte jest łuskami cienkimi i okrągłymi, a na krawędzi brzucha mocnymi i trójkątnymi, tworzącymi piłkowatą stenkę. Głowa pokryta jest zamiast łuskami błoną, która przechodzi ku tyłowi na okrywy skrzelowe. Barwa głowy i grzbietu zielono-niebieska z szarawym odcieniem, brzuch i boki srebrne.

Rozsiedlenie śledzia jest szerokie, normalnie podobnie jak cała rodzina śledziowatych, należy on do strefy litoralnej (przybrzeżnej), rozpościerającej się od płytkich wód słonawych do prawdziwie morskich i oceanicznych o głębokości do 200 mtr.

Pod względem geograficznym śledź jest formą północno - atlantycką, występującą w niezliczonej ilości u brzegów amerykańskich i europejskich, obfity u brzegów Islandii i Grenlandii, wychodzi poza północny krąg polarny do brzegów Finmarken, Murmańskich i Morza Białego; poza tym występuje w całym Bałtyku z Zatoką Botnicką włącznie, gdzie określany był przez niektórych badaczy jako forma lokalna zwana „strömling", charakteryzująca się znacznie mniejszymi rozmiarami niż śledź Morza Północnego. Mniej liczny jest śledź u zachodnich brzegów Francji, dochodzi jednak do Zatoki Biskajskiej. Południowa granicę jego rozsiedlenia stanowi Zatoka Biskajska oraz Przylądek Cod (Ameryka Półn.). W Oceanie Spokojnym oraz na wodach północnej Azji występuje obficie pokrewny mu gatunek podobny i mało różniący się od śledzia atlantyckiego.

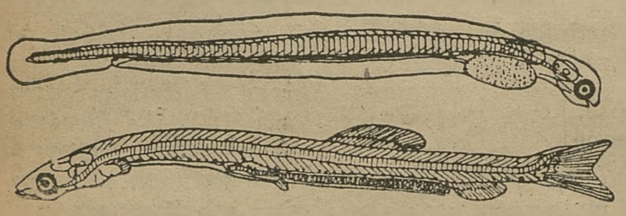
Śledź jest rybą raczej pelagiczną, trzymającą się przeważnie wód powierzchniowych lub płytkich, jednakże schodzi w głąb do głębokości 200 mtr. Nocą występuje bliżej powierzchni niż w dzień, co pozostaje w związku z ruchami pionowymi planktonu, stanowiącego jego pokarm.

Ryba ta żyje gromadnie, tworząc olbrzymie ławice, składające się z milionów osobników różnej długości i wieku. Skupianie się śledzi ma miejsce przeważnie w okresie tarła, ale może być również spowodowane poszukiwaniem pokarmu. W ławicy śledzie płyną tak zwartą masą, że można je obserwować z pokładu statku, a jeszcze lepiej z samolotu. Nowoczesne statki rybackie zaopatrzone w echo - sonde, wykrywają przy pomocy tego instrumentu ławice śledzi. Za ławicami śledzi ciągną zazwyczaj polujące na nie dorsze, niektóre żarłacze, delfiny, foki i wieloryby, a w powietrzu krążą nad nimi mewy i inne morskie ptaki.

Pokarm śledzia stanowi głównie plankton zwierzęcy, jak drobne skorupiaki, widłonogi, szczeponogi, niektóre mieczaki, larwy robaków, jaja i larwy ryb. Starsze osobniki chętnie zjadają mniejsze rybki jak babki i dobijaki. Śledź unika wód bogatych w plankton roślinny. Rybacy statków śledziowych przed wyrzuceniem sieci w morze badają rodzaj planktonu występującego na powierzchni morza przy pomocy t. zw. indykatora planktonowego. Przyrząd ten w kształcie rury, której jeden otwór

zakryty jest gazą, ciągnie statek przez pewien czas na lince w wodzie, poczym sprawdza się kolor osadu, jaki powstał na powierzchni gazy. Kolor czerwony świadczy o obfitości planktonu zwierzęcego, poszukiwanego przez śledzie i jest dobrą prognozą połowu, podczas gdy zielony wskazuje na obfitość planktonu roślinnego, unikanego przez ławice śledziowe.

Tarło śledzia odbywa się na wiosnę lub w jesieni i według tego rozróżniamy dwie sezonowe rasy: wiosenną i jesienną (Bałtyk). W czasie tarła samica wypuszcza jajeczka, a samiec plemniki i zapłodnienie następuje w wodzie. Samica składa 30—40 tys. jaj. Ikra jest cięższa od wody i opada na dno, przykleja się do roślin lub do dna piaszczysto - kamienistego, tworząc niekiedy warstwę grubą na kilka centymetrów, i tu odbywa się jej rozwój aż do wykłucia się larwy, trwający przy temperaturze + 14 do 19° C. od 6 do 8 dni. Z jaj wylęga się larwa wodnisto - przezroczysta, długości 5—6 mm., zaopatrzona pęcherzykiem żółtkowym (rys. 2), która po 2—3 tygodniach resorbuje pę-



(*RYS 2*)

cherzyk żółtkowy, podnosząc się w tym czasie ku górnym warstwom wody. Larwy te rosnąc przybierają kształt śledzia przy długości 20 mm. Po 3-miesięcznym życiu pelagicznym, młode śledziki schodzą znowu w głębsze warstwy wody, mają długość 4—5 cm. i pokrywają swe ciało srebrnymi łuskami.

Wzrost śledzia odbywa się stosunkowo powoli. Jednoroczny śledź z Morza Północnego osiąga długość 7—9 cm., dwuletni 16 cm., trzyletni 21 cm. Wiek śledzia określa się z jego łusek, na których zaznaczone są przyrosty, jako szerokie półkola, oddzielone wąskimi półpierścieniami zimowymi.

Po osiągnięciu pewnego wieku, który jest różny dla rozmaitych lokalnych form śledzia, następuje dojrzałość śledzia. W Morzu Północnym dojrzałość tę osiągają śledzie w 4—5 roku życia, u brzegów Norwegii w 7, a w Bałtyku już nawet w 2—.

Z rozmaitych ras śledzia niektóre mają ogromne znaczenie dla praktycznego rybołówstwa i przemysłu śledziowego. **Wiosenna rasa śledzia szkockiego** poławiana jest na wiosnę na wodach Wysp Szetlandzkich, Orkadów i u zachodnich brzegów północnej Szkocji. Po odbyciu tarła śledzie te ciągną ku północnej części Morza Północnego, znajdując tam bogate zasoby pokarmowe w postaci obfitego planktonu zwierzęcego. Ku południowi śledzie te docierają do Gat. Śledzie szkockie w okresie sezonu połowów wczesnowiosennego, nie mają dojrzałych (pełnych) gruczołów płciowych — ikry i mlecza, które są dopiero w pierwszych stadiach ich rozwoju. Śledzie te, określane jako dziewicze (matias) są przedmiotem rybołówstwa dryfterowego i odznaczają się dużą zawartością tłuszczu oraz delikatnością mięsa, przez co solone są bardzo lekko i wymagają przechowywania w niskich temperaturach. W czasie od maja do sierpnia połowy koncentrują się w pobliżu wschodnich brzegów wysp Szetlandzkich (Lerwick) i wschodnich brzegów północnej Szkocji (Fraserburgh), dając śledzia o gruczołach płciowych bardziej rozwiniętych.

Rasa śledzia letnio-jesienna będąca właściwym śledziem Morza Północnego, jest przedmiotem rybołówstwa trawlerowego na Fladengrund, Gat i Doggerbank (lipiec do października). Śledzie te są przeważnie tuż przed osiągnięciem dojrzałości płciowej i przedstawiają wysokowartościowy surowiec.

Śledzie Kanału Angielskiego wchodzące obok śledzia Morza Północnego w skład jesiennych połowów w południowo-wschodniej części Morza Północnego w t. zw. sezonie Yarmouth (listopad—grudzień), w większości tego sezonu są tuż przed osiągnięciem dojrzałości płciowej lub dojrzałe i tym samym bardzo cenionym gatunkiem. Śledzie te odbywają tarło u południowych brzegów Morza Północnego i wytarte poławiane są u brzegów belgijskich i francuskich w ciągu stycznia. Formy młodociane przenoszone są prądami ku brzegom holenderskim i niemieckim.

Śledź norweski będący przedmiotem olbrzymich połowów, jest rasą wiosenną odbywającą tarło u zachodnich i północnych brzegów Norwegii. Określenia „Fedsild", „Storsild", i „Vaarsild" nie oznaczają jednak różnych ras, lecz są nazwami handlowymi, związanymi z wielkością i dojrzałością płciową ryby. „Vaarsild" jest dużym (30—37 cm.) płciowo - dojrzałym śledziem poławianym w styczniu i lutym. „Fedsild" jest mniejszy ale szczególnie tłusty, przed dojrzałością płciową — odpowiada więc szkockiemu matiasowi i poławiany jest w czasie od lipca do listopada. „Storsild" jest większy od „Vaarsilda" i posiada pełne, dojrzałe gruczoły płciowe. Występuje u brzegów norweskich w czasie od września do grudnia.

U północnych i północno - zachodnich brzegów Islandii licznie występuje rasa dużego (do 40 cm.) i tłustego **śledzia islandzkiego**, poławianego latem.

Śledzie poławiane jesienią i w zimie w Skagerraku oraz wiosną i jesienią w Bałtyku, są mniej cenione z powodu niejednolitości ich ławic, mniejszych rozmiarów i słabszej zawartości tłuszczu.



Wywiad z RYBAKIEM dalekomorskim

Jeśli czytaliście, Koledzy, książkę A. Fiedlera — „Dziękuję Ci Kapitanie“ — osoba, o której mówić będziemy poniżej — okaże się Wam nieco znajoma. Napewno pamiętacie ów najciekawszy w książce rozdział opisujący wojenne perypetie dzielnego statku „Kromań“ i jego dowódcy — kapitana Dybka. Czyż nie wspaniała była brawurowa ucieczka „Kromania“ ze strzeżonego pilnie portu w Dakarze?

Jestem pewien, iż opis jej przeczytaliście jednym tchem!

Otóż chcę Was dzisiaj, Czytelnicy, zapoznać z jednym z uczestników owej ucieczki. Tak się pięknie złożyło, że osoba, do której wybieramy się z wywiadem brała w niej niepośledni udział.

Jest nią ob. Wiktor Gorządek — w owym pamiętnym 1940 roku sternik manewrowy na s/s „Kromań“, a obecnie szyper na traulerze rybackim „Ławica“. A ponieważ jest on jedynym chwilowo polskim szyprem na dalekomorskim statku rybackim — tym cenniejszy będzie nasz wywiad. Niech w ramach cyklu „ludzie morza“ obok typowej sylwetki rybaka kutrowego czy marynarza — zarysuje się w Waszych wyobraźniach sylwetka wytrawnego, morskiego wygi.

A okoliczność ta, że bohater naszego wywiadu brał udział w opisywanych przez Fiedlera przygodach, niech będzie jeszcze jednym przyczynkiem do stwierdzenia, że książka „Dziękuję Ci Kapitanie“ jest książką prawdziwą, piękną i pożyteczną — ergo — wartą przeczytania.

A zatem wiemy już do kogo z wywiadem się wybieramy. — Nie traćmy więc czasu na próżno. W drogę — na „Ławicę“!

Przyjęci gościnnie przez „delikwenta“, sadowimy się na waziutkiej dwuosobowej kanapce, ołówek w garść, papier na kolana — i zaczynamy wywiad.

Oklepanym trybem na pierwszy ogień idzie — życiorys. Szyper uśmiecha się z zakłopotaniem i po chwili, zapaliwszy uprzednio fajkę, zaczyna opowiadać.

A więc urodził się gdzieś w dalekich stepach Turkiestanu, jako wnuk powstańca z 1863 roku. Po przewrocie w Rosji przybywa wraz z rodziną do kraju. Ma wtedy coś dwanaście lat. Punktem zwrotnym w jego życiu staje się rok 1929, kiedy to dostawszy się do Marynarki Wojennej, styka się po raz pierwszy z morzem. Od tego czasu już się nie rozłączają.

Szybko mija okres służby w Flocie i zaczynają się długie tygodnie „kundowania“ — biedowania w poszukiwaniu pracy. Otrzymuje wreszcie posadę gońca w towarzystwie połowów dalekomorskich „Mopol“ i bieganie z listami handlowymi czy też z paczkami śledzi — jest początkiem jego rybackiej kariery. Wkrótce awansuje z gońca na... „beczkokulacza“, pracownika obsługującego przybywające z połowów lugry. Stąd już krok tylko na morze. W 1931 roku jako młodszy rybak wypływa na lugrze „Mopolu“ w pierwszy swój dalekomorski rejs. Teraz już idzie wszystko jak należy — ma świadomość, że znalazł się na właściwym miejscu. W dwa lata później jest już starszym rybakiem. W międzyczasie, po zlikwidowaniu „Mopolu“ przechodzi jako starszy rybak na lugry świeżo powstałego towarzystwa „Mewa“. W tym okresie rzadko jest w kraju, bowiem lugry „Mewy“ bazują w czasie sezonu w Scheveningen w Holandii.

Gdy w 1937 roku powstaje Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Pomorze“, otrzymuje miejsce bosmana na traulerze „Adam“. Na statkach „Pomorza“ pływa aż do samej wojny, która zastaje go na morzu. Po przybyciu do Anglii polskie załogi traulerów zostają w większości powołane do Marynarki Handlowej i Wojennej. Traulery przejmuje jedna z angielskich firm rybackich w Hull.

Rozpoczyna się okres pracy pod angielską banderą. Nieliczni pozostali na statkach Polacy wyróżniają się znacznie od nowej angiel-

skiej załogi swoją postawą w obliczu niebezpieczeństwa minowego, grożącego w tym okresie wszystkim statkom pływającym w pobliżu wschodnich wybrzeży Anglii. Jest to przecież okres chwilowego sukcesu niemieckich minowań przy pomocy samolotów.

Gorządek pływa w tym okresie na traulerze „Cezary". Rychło jednak Royal Navy wciela statki w szeregi poławiaczy min — mustruje więc z kolei na jednostki Polskiej Marynarki Handlowej. Dostaje się na „Kromań" i odbywa pod dowództwem kapitana Dybka dwa rejsy do Afryki. Drugi rejs kończy się właśnie ową przygodą dakarską, która tyle sławy przyniosła kpt. Dybkowi, „Kromaniowi" i załodze. Wkrótce „Kromań" idzie na dok do remontu, a Gorządek wraca na rybackie traulery. Pracuje w tym okresie w różnych firmach i pływa na traulerach różnych narodowości — na polskich, francuskich, belgijskich, angielskich. Zbiera doświadczenia i uczy się. Mając w dodatku pewne podstawy z przedwojennych kursów rybackich w gdyńskiej P. S. M. — z łatwością zdaje jako ekstern egzamin na szypra II-giej klasy, a wkrótce potem na szypra I-szej klasy. W roku 1943 mustruje w charakterze II oficera na niewielki polski kargowiec „Korab II" — odbywający dla Ministry of War Transport stałe rejsy na trasie Hull — Islandia.

Maleńki ten stateczek przerobiony z lugra rybackiego, silnie ubrojony, przebywa w tym okresie około 150.000 mil bez konwoju, co jest nielada wyczynem, biorąc pod uwagę zaciętość działań lotniczo - morskich na północnym Atlantyku. Gorządek obejmuje wkrótce na „Korabiu" stanowisko I oficera, a od zimy 44 roku dowodzi statkiem w zastępstwie chorego kapitana.



Szyper Gorządek na mostku „Ławicy"

Po trzyletniej prawie przerwie wraca w 45 roku na traulery. Aby ponownie przyzwyczaić wydelikatniały w Marynarce Handlowej organizm do ciężkich warunków pracy na traulerach — nie przyjmuje od razu proponowanego mu stanowiska szturmana, lecz pływa parę miesięcy jako starszy rybak. Przez resztę okresu, aż do powrotu do Polski pływa jako szturman na traulerach firmy Bartosiak.

We wrześniu 1946 roku powraca do kraju, gdzie obejmuje stanowisko szypra na traulerze rybackim „Ławica", na którym pływa po dziś dzień. To tyle.

— Niech nam pan opowie o przygodach, jakie pan przeżył na morzu. Miał pan ich pewnie w życiu mnóstwo?

— A owszem. Nie mogę narzekać na brak urozmaiceń. Trudno nawet jest wybrać któreś z mocniejszych przeżyć, bo było ich sporo. Ale chyba najmilsza przygoda, to nasza ucieczka z Dakaru na pokładzie „Kromania". Emocji mieliśmy mnóstwo.

Jeśli chodzi o inne przygody wojenne, to szczególnie dobrze pamiętam, jak w czasie jednego z islandzkich rejsów na „Korabiu" wpakowaliśmy się pomiędzy niezgorsze stadko niemieckich okrętów podwodnych. Byłem wtedy I oficerem a dowódcą był kpt. ż. w. J. Borkowski. Dzięki jego szybkiej orientacji i dzielności angielskich gunnerów strzelających ze wszystkich działek jak diabły, udało nam się nie dopuścić do zaatakowania torpedą. Trudno było jednak coś szkopom zrobić, bo przewagę mieli ogromną, zaczęliśmy zatem zmykać, kryjąc się za zasłoną dymną. Jednocześnie nasze radio robiło wielkie larum w eterze, tak że wkrótce przybyły z baz islandzkich samoloty amerykańskie oraz kontrtorpedowce i dały Niemcom „wycisk". Jeden okręt podwodny został zatopiony, kilka zaś uszkodzonych. Otrzymaliśmy potem od dowództwa bazy specjalne podziękowanie za odpowiednie zachowanie się.

Najgorzej wyszedłem na przygodzie, która mnie spotkała nie tak dawno, bo w 1945 roku na polskim traulerze „Podole". Szyprem był Anglik, ja pełniłem funkcję szturmana. U południowych brzegów Islandii koło Englishöfde wpakowaliśmy się na mieliznę i trzeba było prędko opuszczać statek. Usiłowałem jeszcze zaklinować porządnie pokrywę luku ładowni i wtedy jakaś dowcipniejsza fala rzuciła mnie niespodziewanie na deski. Złamałem rękę i wybiłem sobie połowę zębów w górnej szczęce. Potem wędrowaliśmy kilkanaście mil po śniegu pieszo, boso i w bieliźnie. Natrafiliśmy wreszcie na bazę RAF i tam dopiero udzielono nam pomocy.

— A obecne Pana rejsy na „Ławicy" mają przebieg pomyślny?

— Owszem, odbyłem dotąd dwie podróże na Głębię Norweską, jedną próbną na Bałtyk a ostatnio jeden rejs jako kargo do Yarmouth i z powrotem. Pomimo, że mam załogę zupełnie prawie niewyszkoloną — wszystko było „okej"!

— Jak to — niewyszkoloną załogę?

— A tak, oprócz mnie jest na pokładzie osiemnastu ludzi, z tego większość właśnie na „Ławicy" odbyła swój pierwszy dalekomorski rejs. Na innych naszych traulerach pływają liczni Holendrzy, którzy spełniają rolę wykwalifikowanej załogi i jednocześnie instruktorów. Moją ambicją jest obyć się bez pomocy Holendrów i pracować na polskim statku z polską tyl-

ko załogą. Na pierwszy rejs „Ławicy" wyszedłem z kilkunastoma młodymi chłopcami, posiadającymi bardzo niewiele wiedzy marynarskiej i rybackiej. Mieli za to dużo zapału, ale to okazało się za mało. Wielu z nich odpadło zaraz po pierwszym rejsie.

Przyjąłem na ich miejsce nowych, a tych co pozostali udało się wyszkolić na tyle, że są doskonałym zadatkiem na dalekomorskich rybaków. Niestety brak im jeszcze wprawy, którą zdobywa się po latach oraz licznych wiadomości teoretycznych — głównie z dziedziny sieciarstwa i nawigacji. Dlatego też cieszę się, że PCWM prowadzi Szkołę Rybaków Dalekomorskich, z której, sądzę, wyjdą rybacy już bez tych braków.

Niestety mój trauler nie jest traulerem szkolnym, a eksploatacja jego musi się opłacać. Wskutek braku wykwalifikowanych ludzi na pokładzie, poszczególne czynności jak patroszenie ryby, flikowanie sieci i t. p. trwają zbyt długo, a przez to cały rejs się przedłuża. Kosztuje to moc węgla, żywności i t. d. Poza tym połowy są mało wydajne i przywozimy mniej ryby niż inne traulery. Dlatego też na życzenie właściciel muszę zaokrętować paru fachowców Holendrów. Jestem jednak przekonany, że ta „niewola holenderska" wkrótce już się skończy.

Czego pan wymaga od swoich ludzi?

— Pracy! Przede wszystkim pracy, diabelnej, upartej, ciężkiej — aż do upadłego. Na statku handlowym załoga odbębni swoje osiem godzin wachty i ma przeważnie spokój. U nas na traulerze nie ma godzin pracy. Gdy jest ryba, pracuje się 24 godzin na dobę, ba — dwie, trzy doby bez przerwy — jeśli trzeba. Wydaje się to napozór niemożliwe, — ale tak jest. Nie ma twardszego, cięższego zawodu od zawodu rybaka dalekomorskiego. Warunki życia w ciasnocie statku są prymitywne, natomiast wysiłek musi być ogromny.

— A jak kształtują się zarobki rybaka dalekomorskiego?

— Podczas wojny rybak traulerowy otrzymywał procent, który wynosił od 40 do 80 funtów za podróż. Biorąc pod uwagę rejsy islandzkie wykonywało się przeciętnie trzy podróże na dwa miesiące. Dawało to 60 do 120 funtów miesięcznie. Zwykle załoga traulera ma zagwarantowany pewien stały zarobek, oraz do tego odpowiedni procent od połowów. Naprzykład na „Ławicy" załoga otrzymuje 14.000 zł miesięcznie oraz 0,85% od połowów. Jest to uposażenie dostosowane do ich umiejętności. Załogi pełnokwalifikowane otrzymują więcej. Szyper i szturman są tylko na procencie, przez co są osobiście zainteresowani w wysokości połowów.

— A co pan sądzi o rozwoju polskiego rybołówstwa dalekomorskiego?

— Ta sprawa jest prosta. Przed wojną mieliśmy około 35 milionów obywateli, którzy spożywali, licząc 33 śledzie na głowę rocznie — ok. 1.150 milionów śledzi czyli około 1.150 tys. beczek. Zaledwie 10% tej cyfry dostarczało nasze własne rybołówstwo dalekomorskie w liczbie 30 lugrów i traulerów. 90% sprowadzaliśmy z zagranicy. Obecnie przy 24 milj. ludności, licząc, że spożycie śledzi zbliżając się do spożycia w innych krajach wyniesie 100 sztuk na głowę — zapotrzebowanie powinno wynosić i będzie wynosić 2.400 tys. beczek, czyli dwukrotnie więcej niż przed wojną. Jestem przekonany, że będziemy się starać, w uniezależnieniu od zagranicy, zaopatrywać nasz rynek samodzielnie. Do tego potrzeba około 700 jednostek dalekomorskich i 15.000 załogi. W przemyśle związanym z rybołówstwem dalekomorskim, w handlu rybnym i t. p. zatrudnionych będzie około 500 tys. ludzi. To są nasze możliwości i w ich ramach trzeba nam działać. Roboty jest moc, aż w głowie zawrót się czyni, ale da się ona zrobić.

* * *

— I my jesteśmy przekonani, że ta praca wielka da się wykonać — gdy wszyscy się do niej szczerze zabierzemy. I tym łatwiej da się wykonać, im więcej będziemy mieli takich szczerych pracowników morza jak szyper Gorządek.

Marian Milczek.

Obecne zajęcie:
czy się uczy ....
czy pracuje
i w jakim zawodzie ....
przynależność
do organ. młodz. ....

zawód ojca ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza"..........

....

Wyciąć i przesłać do P. C. W. M., Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.
REDAKCJA „ŻEGLARZA".

Odpowiedz na pytania:

1) Jakie znasz polskie statki handlowe znajdujące się obecnie w służbie lub remoncie? (wylicz je)
2) Czy pociąga Cię praca na morzu? (czy też nie?)
3) Dlaczego Cię pociąga? (lub dlaczego nie pociąga?)
4) Jaki zawód chcesz obrać?
5) Co Cię skłoniło do tego wyboru?

Objętość wszystkich pięciu odpowiedzi nie może razem przekraczać jednej kartki zeszytowej!

Uwaga uczestnicy kursu przygotowawczego

Zadanie Nr 2

Poniżej zamieszczony jest kupon na Zadanie nr. 2. Należy go wyciąć, wypełnić i wysłać pod adresem Redakcji, wraz z odpowiedziami na następujące pytania: 1) Jakie znasz polskie statki handlowe. znajdujące się obecnie w służbie lub w remoncie? (wylicz je) 2) Czy pociąga Cię praca na morzu? (czy też nie?) 3) Dlaczego Cię pociąga? (lub dlaczego nie pociąga?) 4) Jaki zawód chcesz obrać? 5) Co skłania Cię do tego wyboru? Materiału do odpowiedzi na pytanie 1 dostarczą Wam wszystkie poprzednie numery „Żeglarza", szczególnie dział „Na Morskim Horyzoncie". Na pytania 2—5 należy odpowiedzieć zupełnie szczerze i swobodnie. WSZYSTKIE PIĘĆ ODPOWIEDZI NALEŻY ZMIEŚCIĆ NA JEDNEJ KARTCE ZESZYTOWEJ.

UWAGA: Wielu uczestników kursu przygotowawczego nie nadesłało jeszcze wykonanego Zadania nr. 1 („Żeglarz" nr. 4-ty). Przypominamy, że ci, którzy nie wypełnią WSZYSTKICH warunków kursu, a więc i Zadania nr. 1 — nie zostaną przyjęci do PCWM w lecie. 4-ty numer „Żeglarza" jest do nabycia w Administracji — cena 12 zł.

Kurs przygotowawczy P. C. W. M.

Podczas lata PCWM organizuje bezpłatne kursy dla młodzieży, zapoznające z morzem wg. nowej metody. Oto kursanci przechodzą przez różne rodzaje pracy na morzu, pływają na elementarnym statku morskim — ciężkiej szalupie wiosłowo-żaglowej, oraz przez bezpośrednie uczestnictwo w pracy wielkiego portu — zżywają się z nim i poznają właściwe oblicze pracy morskiej. Kończąc kurs — posiadają zasadniczą orientację w rzeczywistości morskiej i mają pełne podstawy, aby przy obiorze zawodu znaleźć dla siebie miejsce najbardziej odpowiednie w jednej z poznanych dziedzin pracy morskiej, dostosowanej najlepiej do zamiłowań i uzdolnień.

Z kursu nie wyniesie pożytku chłopiec, który przyjedzie nieprzygotowany i z oszołomieniem patrzeć będzie na zupełnie nowe dla siebie rzeczy. Zagubi się w natłoku wrażeń. Nie zrozumie tego wszystkiego, co go będzie otaczać, przytłoczy go ogrom pracy morskiej i tętno życia wielkiego portu. Dlatego chłopcy bez sprawdzonego przygotowania nie będą przyjmowani do PCWM.

Od 4-tego numeru „Żeglarza" rozpoczął się kurs przygotowawczy do akcji letniej PCWM. Na kurs mogą się zgłaszać wszyscy ci, którzy pragną w lecie znaleźć się nad morzem. W tym celu trzeba:

1. *wyciąć, wypełnić i wysłać do PCWM umieszczony poniżej formularz zgłoszenia,*
2. *zaprenumerować „Żeglarza" do czerwca 1947 r. (prenumerata wynosi zł. 50.—),*
3. *uważnie czytać artykuły i przyswajać sobie cały zawarty w nich materiał,*
4. *nadsyłać odpowiedzi na zadania, ogłaszane w „Żeglarzu" dla uczestników kursu przygotowawczego,*
5. *zażądać z Administracji n-ry 4 i 5—6 „Żeglarza" a po ich otrzymaniu i przyswojeniu sobie zawartych w nich materiałów, wykonać i przesłać do PCWM — zadania nr. 1 i 2.*

Czytanie artykułów nie jest nużące, bo opracowane są przeważnie w formie reportaży, wywiadów i pogawędek, ilustrowanych dużą ilością rysunków. Możecie się zresztą sami o tym przekonać. A więc od razu do pracy.

Ukończenie kursu, t. j. wypełnienie powyższych punktów jest warunkiem przyjęcia na letni kurs PCWM.

PCWM.
Kurs Przygotowawczy

ZADANIE Nr. 2.

....
Imię i nazwisko uczestnika

Adres

Wyciąć i przesłać do P. C. W. M., Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.
REDAKCJA „ŻEGLARZA"

ZGŁOSZENIE
NA KURS PRZYGOTOWAWCZY.

Nazwisko
i imię ....

dokładny
adres ....

....

data urodz. ....

wykształcenie ....

Do czytelników

Administracja przeprasza Czytelników, za opóźnienia w ukazywaniu się poszczególnych numerów „Żeglarza". Wynikają one z przyczyn technicznych, całkowicie od nas niezależnych. Niemniej poczynione zostały odpowiednie kroki i już w najbliższej przyszłości „Żeglarz" będzie się ukazywał regularnie, w pierwszej połowie każdego miesiąca.

Administracja prosi wszystkich Prenumeratorów o dokładne i wyraźne podawanie swoich nazwisk i adresów, oraz o zaznaczanie na blankietach nadawczych przeznaczenia wysyłanej sumy.

* * *

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Wiesławowi Andrzejewskiemu z Łodzi, 42 Lubelskiej Drużynie Harcerskiej „Wilków Morskich", Lechowi Bednarskiemu z Warszawy, Tadeuszowi Wiltosowi z Częstochowy, Jerzemu Pietrzykowi z Warszawy oraz wszystkim tym Czytelnikom, którzy nadesłali pod naszym adresem życzenia Świąteczne i Noworoczne — Redakcja serdecznie dziękuje oraz przesyła wzajemne choć spóźnione ale szczere Życzenia wszelkich pomyślności.

Szkolne koło „Żeglarz" przy I Państw. Gimn. i Liceum im. J. Kasprowicza w Inowrocławiu. Bardzo nas cieszy Wasz zapał i Wasza praca w ramach koła „Żeglarz". Życzymy powodzenia w Waszych zamierzeniach. Pamiętajcie o zadaniu nr. 2 kursu przygotowawczego. Piszcie do nas częściej. Pozdrowienia.

Andrzej Stankiewicz, Kraków. Dziękujemy za miły list i za życzenia. Wszelkie szczegóły o letnich kursach zawierać będzie jeden z następnych numerów „Żeglarza". Kursy te rozpoczną się prawdopodobnie 1-go czerwca. Zawiadomienie o terminie stawienia się w PCWM dostaniecie pocztą parę tygodni przed rozpoczęciem się tego turnusu, na który zostaniecie przydzieleni. Z chęcią kupimy od Was wszystkie „Szkwały", bardzo się one przydadzą do naszej biblioteki. Napiszcie do nas zaraz i podajcie cenę. Przesyłamy serdeczne pozdrowienia.

Wiesław Marszałkiewicz — Swarzędz (poznańskie). Bardzo miły jest Wasz list i z przyjemnością go przeczytaliśmy. Obawiamy się, że będziecie mieli trudności przy wstępowaniu do Szkoły Morskiej, ze względu na Wasze palce. Jest jednak jeszcze wiele zawodów z morzem związanych, gdzie to najzupełniej nie będzie przeszkadzać. Nie martwcie się więc, uczcie się dalej pilnie, a gdy będziecie starsi przyjedziecie do nas na kursy letnie i wtedy pogadamy o tych innych zawodach. Jeśli chcecie otrzymywać „Żeglarza" wprost od nas, musicie go zaprenumerować wpłacając na konto PKO—XI—160— zł. 120.— (za rok). Jeśli możecie, przyślijcie nam fotografie wykonanych przez siebie modeli. Bardzo dziękujemy za życzenia. Pozdrawiamy Was serdecznie i czekamy na list.

Andrzej Wilczewski, Poznań. Owszem, „Żeglarz" na przekór wszystkim trudnościom technicznym, będzie wychodził dalej. Na kurs przygotowawczy nie jest jeszcze zapóźno. Należy zatem wypełnić i przesłać nam kupon zgłoszeniowy oraz wykonać i również przesłać zadanie nr. 1 (4-ty numer „Żeglarza") oraz zadanie nr. 2 (numer bieżący). Aby osiągnąć Wasze zamierzenia musicie po odbyciu u nas kursów letnich starać się o przyjęcie do prowadzonej przez PCWM Szkoły Jungów, do której jesienią przyjmowane będą nowe zapisy.

Wiesław Pudlik, Piotrowice Śl. Żądane przez Was szczegóły o Polskiej Flocie Handlowej znajdziecie w bieżącym numerze „Żeglarza" w dziale „Na Morskim Horyzoncie"

Witold Pogorzelski, Będzin. Zdjęcie szkunera PCWM „Zew Morza" znajdziecie w następnym numerze „Żeglarza".

Stanisław Sawarzyński, Wągrowiec. Z przesłanego logogryfu i łamigłówek nie skorzystamy, gdyż pomimo pełnego zrozumienia dla potrzeby uzupełnienia „Żeglarza" działem rozrywkowo-szaradowym — z przyczyn technicznych wprowadzić go narazie nie możemy. Nie mniej dziękujemy za pamięć i przesyłamy pozdrowienia.

J. Gurbisz, Ostrów Wlkp. Długi i miły Wasz list otrzymaliśmy. Rzeczywiście będziecie mieli pewne trudności w wyborze morskiego zawodu, może jednak ze stanem Waszego zdrowia nie jest tak źle? Same zęby, o ile tylko są wyleczone, nie przedstawiają decydującej przeszkody. Jeśli macie jakieś opowiadanie z minionych kursów, prosimy bardzo — przyślijcie, może da się wykorzystać w „Żeglarzu". Wyższych kursów dla byłych uczestników kursów letnich prawdopodobnie nie będzie. Co do prowadzenia w „Żeglarzu" teoretycznego kursu nauki pływania, to niestety brak nam miejsca. Zresztą w tym wypadku jedynie praktyka może się Wam na coś przydać. Przesyłamy pozdrowienia.

Stanisław Wirski, Wrocław. Żądanych podręczników i czasopism, niestety, nie posiadamy. Radzimy zwrócić się w tej sprawie do Polskiej Żeglugi na Odrze lub do Polskiej Żeglugi Państwowej.

Zbigniew Freund, Zabrze. O ile czytacie „Żeglarza" to powinniście w nim znaleźć odpowiedź na swoje pytania. Sprawa jest prosta: należy zgłosić się na korespondencyjny kurs przygotowawczy, następnie przyjechać do nas na jeden z letnich turnusów, a na jesieni kandydować do prowadzonej przez PCWM — Szkoły Jungów.

Andrzej Kapasiewicz, Białystok. W sprawie Szkoły Specjalistów Morskich Mar. Woj. zwróćcie się do Redakcji „Marynarza Polskiego", Gdynia, Św. Piotra 12. Przesyłamy Wam pozdrowienia.

Lutosław Nowak, Gliwice. Książeczka z planami i opisem budowy kajaka żaglowego „P. 7" konstr. inż. Plucińskiego nie była drukowana po wojnie, a wydania przedwojennego możecie poszukiwać jedynie na drodze antykwarycznej. Radzimy zwrócić się w tej sprawie bezpośrednio do inż. Plucińskiego, Gdynia, Stocznia Rybacka, ul. Waszyngtona 4.

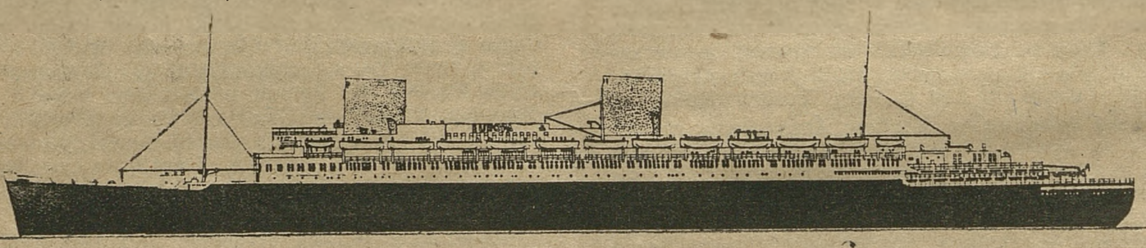
Zygmunt Pawlak, Szkoła Budownictwa — Lublin. Gdybyście chcieli budować kajaki żaglowe typu „P. 7" zwróćcie się w tej sprawie do ich konstruktora inż. Plucińskiego (adres — patrz wyżej). Jeśli ma to być łódź, sądzimy, że najlepiej nadawałaby się Wam łódź żaglowa klasy B konstrukcji inż. Sołtyka. O plany jej należy zwrócić się do Polskiego Związku Żeglarskiego, Warszawa, Mokotowska 53/55. Życzymy powodzenia w planowanej wyprawie i przesyłamy pozdrowienia dla całej załogi. Piszcie do nas.

NA MORSKIM

ŻEGLUGA ŚWIATOWA

W rezultacie wykonania ogromnego programu produkcji seryjnej statków Stanów Zjednoczonych w czasie wojny oraz obecnych wysiłków państw morskich w kierunku odbudowy flot, mocno przez wojnę uszczuplonych, światowy tonaż handlowy przekroczy w tym roku cyfrę 100 milionów TDW. W roku 1946 tonaż wszystkich bander, nie wliczając statków specjalnych i tonażu Wielkich Jezior — wynosił 12.435 jednostek powyżej 1000 BRT o łącznym tonażu 71 mil. BRT i nośności ponad 99 mil. TDW. Natomiast w roku 1939 pływały 13.004 jednostki o tonażu łącznym 59 mil. BRT i nośności 81 mil. TDW. Z porównania powyższych cyfr wynika bardzo ciekawy wniosek, że pomimo mniejszej obecnie ilości statków, tonaż ich jest znacznie większy niż przed wojną. Przeobrażenie to jest wynikiem tendencji ostatnich pięciu lat — budowania jednostek większych.

51 proc. tonażu światowego pływa obecnie pod banderą Stanów Zjednoczonych, która przez okres wojny wysunęła się znacznie na czoło. Handlowy tonaż amerykański wynosi ponad 50 mil. TDW. Następną potęgą jest W. Brytania, która wraz z dominiami i posiadłościami dysponuje 24 mil. TDW. Na trzecim miejscu stoi Norwegia z ok. 4,5 mil. TDW, dalej — Związek Radziecki (ponad 2,5 mil. TDW), następnie Szwecja (ponad 2 mil. TDW), Holandia (2 mil. TDW) a wreszcie Francja (ponad 1,5 mil. TDW). Powyżej 1 mil. TDW posiadają jeszcze następujące państwa — Japonia, Panama, Hiszpania, Niemcy i Grecja.



„Liberté" (ex „Europa")

Jak intensywnie prowadzona jest przez poszczególne państwa morskie odbudowa ich zdziesiątkowanych przez wojnę flot handlowych — niech świadczy choćby przykład Norwegii, która w samej tylko Szwecji zamówiła 126 statków o nośności 1.250.000 TDW. Poza tym na stoczniach brytyjskich budują się dla Norwegii 73 statki o tonażu łącznym 364 tys. TDW.

Również i Francja nie pozostaje w tyle i czyni znaczne wysiłki nad doprowadzeniem swojej floty do stanu przedwojennego. I tak w dniu wyzwolenia Francji ocalały jej tonaż handlowy wynosił 211 statków o 821.166 BRT. W dniu 1 września 1946 wynosił już 319 statków o tonażu 1.291.821 BRT. W najbliższym czasie zwiększy się o dalszych 148 jednostek o łącznym tonażu 786.722 BRT. Na ten tak znaczny wzrost stanu posiadania składają się jednostki zakupowane w Stanach Zjednoczonych, dalej — budowane na stoczniach krajowych i zagranicznych, podnoszone z dna i remontowane, rewindykowane oraz otrzymywane z Niemiec jako odszkodowania wojenne. Do tych ostatnich nie mają Francuzi szczęścia — np. nie wiedzie im się eksploatacja największego uzyskanego od Niemiec statku — ex „Europy" (szczegóły patrz „Żeglarz" nr. 5—6). Statek ten wyremontowany i przechrzczony na „Liberté" (Wolność) przeznaczony został do rejsów na trasie Le Havre — Ameryka. Niestety w czasie jednego z silnych sztormów zerwał się z cum, zdryfował na pobliski wrak dużego transatlantyka „Paris" i zrobiwszy sobie dziurę w kadłubie osiadł na dnie basenu portowego. Sporo kłopotu będą mieli Francuzi z wydobyciem go i ponownym remontem. W każdym razie rozmach z jakim wzięli się oni do odbudowy swej floty i swoich portów, nie mniej zniszczonych od naszych — wydaje się gwarantować szybkie uruchomienie tego pechowego olbrzyma. O rozmachu Francuzów może świadczyć choćby fakt, że dla wydobycia z dna rzeki Loary trzech zatopionych koło Nantes jednostek — przewidywane jest zbudowanie betonowej zapory i skierowanie rzeki na przestrzeni około 2 mil nowym korytem. Zatopione tam statki są to dwie wielkie pogłębiarki oraz bardzo duży tankowiec niemiecki „Antarktis" zbudowany w 1939 r. specjalnie do przewożenia oleju wielorybiego.

ZJAZD WYBRZEŻA

Niewątpliwie najdonioślejszym wydarzeniem ostatniego okresu na naszym morskim odcinku był wielki Zjazd Wybrzeża. Odbył się on w Gdańsku w dniach 5 i 6 stycznia br. i zgromadził około tysiąca czołowych przedstawicieli wszystkich dziedzin polskiego życia morskiego. Zjazd zaszczycili swoją obecnością: Prezydent K. R. N. Bierut, Wiceprezydent K. R. N Szwalbe, Premier Osóbka-Morawski oraz liczni ministrowie.

W szeregu referatów omówione zostały zamierzenia Rządu mające na celu odbudowę i rozbudowę portów, floty handlowej, rybołówstwa, miast morskich oraz komunikacji na Wybrzeżu, w ramach Planu Trzyletniego.

I tak — przewidywana jest odbudowa, a także rozbudowa trzech głównych naszych portów w takich rozmiarach, że ich zdolność przeładunkowa osiągnie w roku 1949 — 24 miliony ton, z czego na Gdynię i Gdańsk wypadnie 19 mil. ton a na Szczecin 5 mil. ton. Dla Gdyni i Gdańska oznacza to przekroczenie poziomu przedwojennego. Lwia część związanych z tym prac, szczególnie jeśli idzie o odbudowę, zostanie wykonana już w bieżącym roku. Kredyty, które będą uruchomione na ten cel wyniosą w b. r. 1.800 milionów złotych.

Polska flota handlowa, która liczy obecnie 27 statków o łącznym tonażu 107 tys. ton (przed wojną 43 statki — razem 119 tys. ton) wzrośnie przy końcu najbliższego trzylecia do siedemdziesięciu kilku jednostek o łącznym tonażu ok. 260 tys. ton, a więc przeszło dwukrotnie biorąc pod uwagę tonaż. Flota ta będzie mogła przewieźć ok. 3,5 mil. ton towaru rocznie, czyli zaledwie 1/7 przewidywanych w obrotach naszych portów — 24 mil. ton. Dlatego należy się liczyć z dalszą intensywną rozbudową floty handlowej. Już w roku 1947 przewidywane jest zwiększenie się jej o 27 jednostek o tonażu ok. 110 tys. ton. Na ilość tę złożą się następujące pozycje: 17 statków (67 100 ton) otrzymamy jako nasz 15 procentowy udział w radzieckich reparacjach z tytułu podziału niemieckiej floty handlowej; 2 statki typu C1 (20 tys. ton) zakupione są w Stanach Zjednoczonych; 5 statków polskich i pogdańskich (ok. 20 tys. ton) powróci drogą rewindykacji z Niemiec (w tym prawdopodobnie statki „Bielsk", „Lewant II", „Lewant III" oraz jeden z „Roburów"), dalej — 3 nowe statki wykańczane są na

HORYZONCIE

stoczniach brytyjskich (razem ok. 3750 ton). W latach 1948 i 49 — flota handlowa powiększy się o 6 budowanych w kraju węglorudowców (15 tys. ton) oraz o 11 statków pełnomorskich i przybrzeżnych (ok. 23 tys. ton) podniesionych z dna i wyremontowanych.

Przed wojną mieliśmy ok. 170 kutrów rybackich oraz 20 lugrów i traulerów do połowów dalekomorskich. Przy końcu 1946 roku polska flota rybacka składała się z ponad 130 kutrów i 7 traulerów. W roku 1949 liczyć będzie ponad 350 kutrów oraz 52 traulery i dryftery.

Równolegle do tak znacznej rozbudowy taboru rybackiego postępować będzie intensywna rozbudowa całego, związanego z rybołówstwem i handlem rybnym przemysłu.

Odpowiednio do rozbudowy portów i floty prowadzona będzie planowa odbudowa miast morskich oraz nastąpi dalsze usprawnienie komunikacji — tak iżby całość tworzyła harmonijny i wydajny zespół.

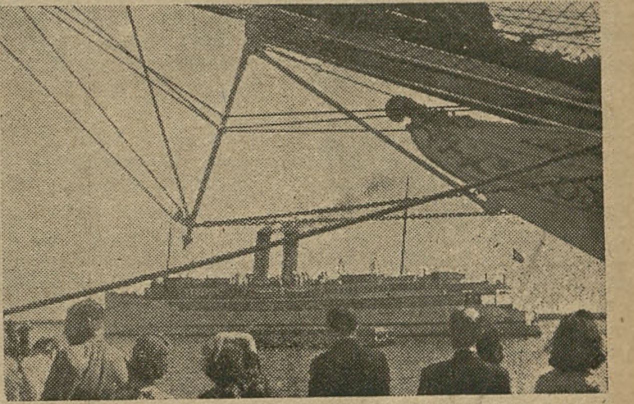
W wyniku prac licznych komisji Zjazdu uchwalona została Rezolucja, która wysuwa szereg czołowych zadań do zrealizowania w roku 1947. Między innymi stwierdza wyraźnie doniosłość wychowania morskiego całego Narodu i stawia w tej dziedzinie konkretne cele do osiągnięcia w najbliższej przyszłości.

NASZE PORTY

Grudniowe obroty Gdyni i Gdańska wyniosły razem 533 tys. ton, co w porównaniu z miesiącem poprzednim wskazuje na dalszą ich zniżkę (listopad — 641 tys. ton) Jest to jednak w dalszym ciągu zjawisko przejściowe, spowodowane głównie dość ostrą zimą, jaka panuje w tym roku na Bałtyku. Z owych 533 tys. ton grudniowych obrotów 147 tys. ton wypada na przywóz a 386 tys. na wywóz. Obroty Gdańska były nieco większe od Gdyni i wyniosły ponad 288 tys. ton (Gdynia 245 tys. ton). Pasażerów przyjechało razem 4.292 osoby, wyjechało natomiast tylko 342. Statków na wejściu w obydwóch portach było w grudniu 333 o pojemności 331 tys. NRT. Z tego do Gdyni weszło 179 statków, do Gdańska 154. Reprezentowały one 12 bander.

Wskutek ostrych mrozów i braku lodołamaczy port szczeciński zmaga się z perspektywą całkowitego zamarznięcia. Już w okresie świątecznym ruch statków zmalał niemal całkowicie i od 22 grudnia aż do 2 stycznia nie przybył do Szczecina żaden statek morski. Dopiero po pewnym ociepleniu się, holowniki skruszyły lód na obszarze portu. Jaki taki stan szlaku Świnoujście — Szczecin zawdzięczać należy częstym przejazdom silnych i wielkich jednostek radzieckich. Ostatnio przybywają do Szczecina pojedyncze statki, lecz przejście ich farwatrem ze Świnoujścia jest połączone z trudnościami. Dlatego też mają być w najbliższym czasie skierowane do Szczecina silne holowniki przystosowane do łamania lodu, m. inn. stary znajomy, szwedzki holownik „Port Stanley", który już drugi raz jest wynajęty przez władze polskie do obsługi naszych portów i obecnie wraz z holownikiem „Tytan" łamie lód na obszarze Gdynia—Gdańsk.

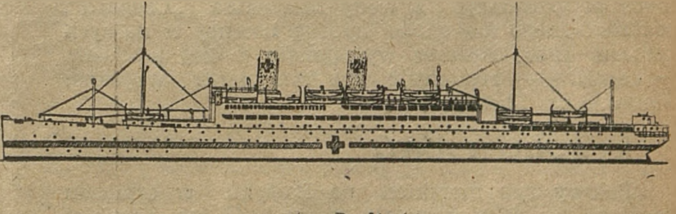
Pomyślnie rozrasta się komunikacja przy pomocy promów kolejowych pomiędzy Gdynią a Trelleborgiem (Szwecja). Komunikacja ta umożliwia nie tylko bezpośredni, wygodny przejazd pasażerski na szlaku kolejowym Sztokholm — Warszawa, ale ułatwia również przesyłanie wagonów towarowych z drobnicą bez potrzeby dwukrotnego przeładowywania. Z tego rodzaju bezpośrednich przesyłek wagonowych korzystają nie tylko Szwecja i Polska, ale również w tranzycie — Czechosłowacja i Węgry. Dzięki stałemu wzrostowi popularności komunikacji bezpośredniej Gdynia — Trelleborg zaszła ostatnio potrzeba uruchomienia obok dotychczas czynnego na tej trasie promu pasażerskiego „Drottning Victoria" (3190 BRT, 16 węzłów, dwa tory kolejowe, mogące pomieścić 8 pulmanów lub 14—16 wagonów dwuosiowych, 90 miejsc pasażerskich w kabinach) — dodatkowo drugiego promu. Jest to prom towarowy „Starke" (2459 BRT, 3 tory i miejsce na 27 wagonów towarowych). O pomyślnym rozwoju komunikacji promowej świadczą również cyfry przewiezionych pasażerów i wagonów towarowych: od kwietnia 1946 do listopada tegoż roku przewieziono w obie strony blisko 7 tys. pasażerów oraz 833 wagonów towarowych z ładunkiem (w tym 128 wagonów przeszło tranzytem).



Prom kolejowy „Drottning Victoria"

Niecodziennym zdarzeniem w porcie Gdyńskim było zatonięcie w pierwszej połowie grudnia fińskiego statku „Ingerois". Statek ten, o 3000 TDW, wychodził z portu załadowany węglem i wyprowadzany przez pilota. Wskutek zatarasowania drogi przez manewrujący trauler wojenny „Ingerois" szedł zbyt blisko północnej strony wejścia i uderzył w dno rozrywając sobie poszycie. Gdy stwierdzono napływ wody zawrócono do portu i tu statek wskutek nagłej zmiany środka ciężkości — przewrócił się i zatonął. Cała załoga zdołała się uratować. W wyniku katastrofy przed Izbą Morską w Gdyni odbyła się pierwsza po wojnie rozprawa, która wykazała, iż winę za awarię ponosi pilot. „Ingerois" zostanie wydobyty.

Innego rodzaju katastrofa morska miała miejsce w Święto Trzech Króli niedaleko Świnoujścia. Kilkanaście kilometrów od brzegu, mniejwięcej na wysokości Międzyzdroju leżał zatopiony niemiecki liniowiec pasażerskich, 18 węzłów, r. bud. 1925), kursujący przed wojną na szlaku Niemcy — Północna Ameryka. Podczas wojny służył on jako statek szpitalny i w tym charakterze zatonął w lutym 1944 roku, wpadłszy na minę przy wypływaniu z Świnoujścia po rannych żołnierzy, których miał zabrać z ewakuowanej Rygi. Nad wydobyciem wraka pracowała od dłuższego czasu ekipa nurków radzieckich. Pomimo ogromnych



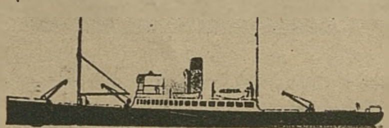
s/s „Berlin"

trudności statek udało się wyłatać, wodę wypompować i właśnie w sam dzień Trzech Króli rozpoczęto ostrożnie odholowywanie podniesionej z dna jednostki do Świnoujścia. Tymczasem widocznie holowany wrak ponownie wpakował się na minę, bowiem w pewnej chwili nastąpił gwałtowny wybuch, w wyniku którego „Berlin" po kilkunastu minutach zatonął. Strat w ludziach nie było. Prace nad wydobyciem upartego transatlantyka zostaną prawdopodobnie na nowo podjęte.

STOCZNIE PRACUJĄ

Prowadzone na wielką skalę przez nasze stocznie prace remontowe taboru morskiego — podzielić można z grubsza na dwie kategorie: pierwsza — to kapitalne i bieżące remonty oraz reperacje statków polskich i zagranicznych; druga — to generalne remonty a raczej odbudowa przeróżnych wraków wydobytych z dna.

Jeśli chodzi o pierwszą kategorię prac, to w ostatnim okresie oprócz poważniejszych remontów na m/s „Sobieski" i m/s „Morska Wola" — stocznie przeprowadzały szereg bieżących, krótkich napraw na kilkunastu jednostkach. Między innymi na s/s „Bałtyk", s/s „Toruń", s/s „Nyssa", na traulerach rybackich — „Wedze", „Ławicy" i „Pokuciu", na kilku holownikach oraz na angielskim frachtowcu s/s „Baltannic", utrzymującym regularne połączenie pomiędzy Gdynią a Londynem.



s/s „Baltannic"

Z ciekawszych jednostek objętych drugą kategorią prac wymienić wypada przede wszystkim poniemiecki, wielki motorowiec towarowy m/s „Warthe", o którym pisaliśmy obszernie w poprzednich n-rach „Żeglarza". Kadłub jego jest już doprowadzony do porządku i obecnie po zejściu z doku, statek stoi przycumowany do nabrzeża w oczekiwaniu na zmontowanie motorów, znajdujących się w generalnym remoncie. Na doku znajduje się podniesiony z dna pasażerski statek żeglugi przybrzeżnej „Preussen". Po przeprowadzonym remoncie będzie on obsługiwał polskie linie kabotażowe, prawdopodobnie odcinek Świnoujście — Szczecin. Może on zabrać około 500 pasażerów.

Znacznie zaawansowane są prace remontowe na poniemieckim tankowcu „Blexen" (ok. 2000 TDW), wydobytym z dna basenu węglowego w Gdyni. Obecnie buduje się na nim kabiny dla załogi. Jednostka ta po wykończeniu, będzie dla nas cennym nabytkiem.

Pożądanym uzupełnieniem naszego taboru portowego będzie wydobyty z wody duży lodołamacz rzeczny „Drwęca", remontowany na Stoczni nr. 1. Ta sama stocznia ukończyła niedawno kapitalny remont podniesionego z wody holownika „Leopard", przeznaczonego dla służby hydrograficznej w naszych portach. Inny, również wyciągnięty z dna holownik — „Sokół" — remontuje dla Marynarki Wojennej Stocznia nr. 13 w Gdyni.

RYBOŁÓWSTWO

Połowy ryb morskich na Bałtyku w ostatnim miesiącu ub. roku wyniosły razem 2.012 ton, wartości około 63 milionów złotych. W porównaniu z miesiącem poprzednim połowy na wszystkich terenach Wybrzeża zmniejszyły się z wyjątkiem obwodu gdyńskiego, gdzie w dalszym ciągu trwały obfite połowy dorsza. Zmniejszyły się również w porównaniu z listopadem połowy dalekomorskie. Przyczyną tego stało się zakończenie sezonu śledziowego. W grudniu łowiło 6 traulerów, z których każdy odbył po jednym rejsie. Razem złowiły one 103 tony ryb wartości ok. 5 milionów złotych. W sumie grudniowe połowy dalekomorskie i bałtyckie wyniosły 2.115 ton o wartości 68 milionów złotych.

Choć brak jeszcze dokładnych danych — jednakże można już stwierdzić, iż połowy ryb morskich w roku 1946 osiągnęły około 22 tys ton ryb, co jest wynikiem nie notowanym w naszej tradycji rybackiej. Dla porównania należy nadmienić, że w latach 1937-39 wyławialiśmy 2.500 — 3.000 ton ryby rocznie.

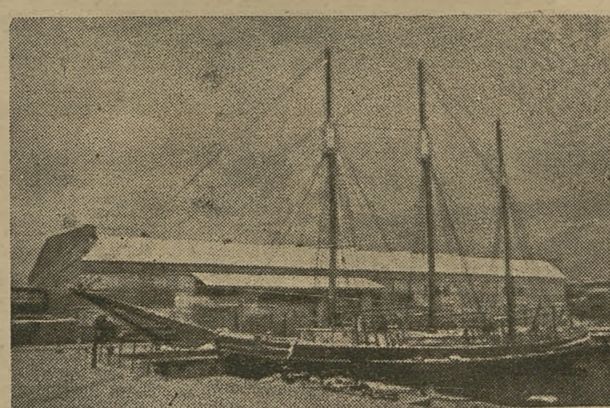
NAUKA I SZKOLNICTWO MORSKIE

Na Wybrzeżu rozpoczął działalność Instytut Medycyny Morskiej. Siedziba jego mieści się w Gdańsku. Instytut Medycyny Morskiej ma podwójne zadanie — wychowanie kadr lekarzy i opiekę sanitarną nad statkami, portami etc. oraz pracę naukową, polegającą na opracowywaniu pod naukowym punktem widzenia tych wszystkich zagadnień, które się łączą z życiem portów. I.M.M. jest to jedyna tego rodzaju placówka naukowa w Polsce i jedna z niewielu na świecie. Instytuty takie poza Polską posiadają jedynie Anglia, Francja, Belgia, Szwajcaria, Niemcy, Ameryka i Z.S.R.R.

Sprostowanie: W poprzednim numerze „Żeglarza" w dziale „Na Morskim Horyzoncie" w rubryce „Szkolnictwo Morskie" zaszła omyłka, którą niniejszym prostujemy. Omawiając przebieg egzaminów dojrzałości w Państwowym Liceum Budownictwa Okrętowego — wyraziliśmy się, że Komisja Egzaminacyjna nadała abiturientom uprawnienia i tytuł „Mechanika Okrętowego". Powinno natomiast być — „Technika Okrętowego".

Z OSTATNIEJ CHWILI

W dniu 16 stycznia br. holownik „Rekin" przyprowadził do Gdyni rewindykowany z Niemiec szkuner „Zawisza Czarny", szkolny jacht Związku Harcerstwa Polskiego. Statek powrócił z przeciekami w kadłubie, ze zdekompletowanym sprzętem i takielunkiem, zdemolowanymi wnętrzami i uszkodzonym motorem. Ponieważ „Zawisza Czarny" jest już sędziwy wiekiem, liczy sobie bowiem czterdzieści pięć lat — remont jego będzie bardzo utrudniony. Jest jednak duża możliwość uruchomienia go do szkolnych rejsów na obszarze Bałtyku.



„Zawisza Czarny" po powrocie z tułaczki

„Zawisza Czarny", trójmasztowy szkuner o pojemności 165 BRT, zbudowany został w 1902 roku w Szwecji i pod nazwą „Petrea" pływał jako frachtowiec aż do roku 1934, kiedy to zakupił go Związek Harcerstwa Polskiego i pod kierownictwem Jana Kuczyńskiego sposobem gospodarczym przebudował dla celów szkoleniowych. Pod dowództwem nestora żeglarstwa polskiego gen. M. Zaruskiego — „Zawisza Czarny" aż do samej wojny odbywał w sezonie letnim liczne rejsy zagraniczne z młodzieżą — dając jej możność realnego zetknięcia się z morzem.



„... kuter odpoczywał, przytulony do dużego cielska swego młodszego brata..."

(d. c. ze str. 2)

Sprawę rozwiązały dwie ławki, na których legli: Władek szyper i Jasiu motorzysta — zwany od powiedzonka, którego często używał — „w głowę dziobaty". Ten ostatni za nic nie chciał spać w „sarkofagu" twierdząc, że czuje się jak nieboszczyk w trumnie.

Kiedyśmy rano wyszli na pokład, dął West o sile 6 stopni Beauforta. Fale skaczą przez falochrony. Duńskie kutry, które próbowały wyjść i stawiać takle — wróciły z powrotem. Jednak barometr powoli zwyżkował. Wiatr obracał się z lekka ku NW a potem osłabł i poszedł na West.

O godz. 16.00 wyszliśmy w kierunku Postomina. Przecisnąwszy się pomiędzy Rozewiem a polami minowymi, odskakujemy od brzegu, żeby obejść wraki leżące na wysokości latarni Stilo. Mamy słaby zachodni wiatr i stosunkowo dużą falę pozostałą po niedawnym sztormie.

Ciemno, zimno i w ogóle nieprzyjemnie. Jedyne punkty oparcia to mrugające z lewej burty za rufą Stilo, a bardziej ku przodowi Szolpin. Zauważyłem fosforescencję morza. Wirująca śruba pozostawia za sobą smugę tysięcy iskier. Trzeba nabrać motorzystę.

— Panie Jasiu — niech pan pozwoli!

Wygramolił się z motorowni i legł koło mnie na rufie na brzuchu.

— Patrz pan, łożysko nie smarowane i pali się, aż iskry sypią.

Popatrzył chwilę, w sekundzie był na dole i po chwili melduje zaniepokojony, że wszystko w porządku. Smaru jest dosyć.

— Ale skąd te iskry?

— Nie wiem, jak pragnę zakwitnąć — odpowiada.

Dopiero stłumione śmiechy obecnych zdradziły, że się z niego nabijamy.

— To fosforescencja — objaśniliśmy go.

— O, w głowę dziobaci, ale mnie nabrali. Niech was nagła krew zaleje! — życzył nam pobożnie, obserwując z zainteresowaniem iskrzące się morze.

Tymczasem minęliśmy trawers Szolpina i po niedługim czasie ukazały się wybłyski latarni w Postominie. Podeszliśmy pod brzeg, bo przed portem morze zapaskudzone minami. O 3,30 wchodziliśmy wolno do Postomina, ciesząc się, że rozgrzejemy się w ciepłym kubryku, pogawędzimy, podjemy i pośpimy. Niestety, nie wiedzieliśmy, że Postomin ogarnęła gorączka łososiowa i rybacy miejscowi pozakładali pławnice łososiowe, gdzie się tylko dało. Na taką właśnie pławnicę rozciągniętą w poprzek kanału portowego wleźliśmy. Śruba oplątała się w sieci i za chwilę motor „zdechł". Szybko opuściliśmy bączka i zawieźliśmy cumę na molo. Potem nóż i po sieciach! Przyzwoitość każe mi zamilczeć, cośmy wtenczas wykrzykiwali, ale gdyby się nasze życzenia sprawdzić miały, wszystkich rybaków postomińskich (sympatycznych zresztą), tej nocy pioruny by jasne wytłukły.

Zjawiło się wreszcie kilku grzeszników i za chwilę zaprzągnięci do cumy holowali nasz kuter pod kran. Skoro się rozwidniło, rozpoczęła się pokuta za grzechy. Zaprzągnięci do

kranu kręcili korbami, aż im koszule ze spodni wychodziły. Powoli unieśliśmy rufę kutra aż śruba wyszła z wody. Kilkanaście uderzeń siekierką i śruba znów była wolna. Oliwa przywieziona ze Słupska przez Władka, oraz wystawny obiad przygotowany przez Franka, poprawiły nasze samopoczucie. O godz. 15,30 pogodzeni z autochtonami wychodzimy z Postomina. Minąwszy pola minowe, zmieniamy kurs na SW, żeby wskoczyć jeszcze w nocy do Derłowa. Dokładna znajomość portów była nam potrzebna w drodze powrotnej ze szkunerem do Gdyni. W Derłowie cumowaliśmy o godz. 21.30. Mały port o wąskim kanale i o silnym prądzie, nie może być brany pod uwagę w drodze powrotnej i tylko w ostateczności próbowalibyśmy schronić się doń ze szkunerem. Po pięciogodzinnym odpoczynku ruszamy w dalszą drogę, aby jeszcze podczas dnia wejść do Dziwnej.

O godz. 7,10 byliśmy na trawersie Kołobrzegu i złapawszy farwater Kołobrzeg—Swinoujście, szliśmy nim aż do boi zwrotnej Nr. 5. Stamtąd kurs wprost na Dziwną, do której wchodziliśmy o godzinie 12,30.

Zauważono nas ze szkunera, kiedy byliśmy już w kanale i za chwilę podniósł się wielki wrzask radości. Cieszyli się jak rozbitkowie, kiedy na horyzoncie zobaczą statek. Rozjaśnione twarze mówiły, że skończyła się wreszcie niewola babilońska, że wrócą znów do cywilizacji. Spieszyło się nieborakom tak, że nie kazali nam nawet motoru gasić. Trzeba było dopiero gasić zapały: Barometr opadał. Wiatr z Ostu.

— Czekajcie cierpliwie, synkowie, abyśmy po uszach nie dostali. Musimy się najpierw wyspać, a potem zobaczymy, co nam barometr wywróży.

Dobrze nam tu. Jeść mamy co. I w ciepłym kubryku gawędzi się bardzo przyjemnie. Barometr opadał w dalszym ciągu. Wiało z OSO. Siedzieliśmy w ciepłym kubryku i prowadziliśmy długie gawędy o morzu. Tymczasem nasz stary spracowany kuter odpoczywał, przytulony do dużego cielska swego młodszego brata.

Ten młodszy, o pięknych kształtach, patrzył wysmukłym dziobem w stronę morza i jakby nie mógł się doczekać, kiedy go w morskiej wodzie zamacza.

Drugi mały, staromodny, spracowany, doświadczony wyjadacz morskich szlaków, odwrócił się tyłem do wyjścia, jak gdyby mając dosyć morza, drzemał, odpoczywał i nabierał sił do drogi powrotnej. I kiedym wieczorem wychodził cicho na pokład, słyszałem, jak gawędziły ze sobą. Szkuner wiercił się niecierpliwie i ciągle szeptał do starego:

— „Kiedy wreszcie ruszymy? A jak tam jest na morzu? Gadaj!"

— „Daj mi święty spokój — zrzędził stary kuter. — Jeszcze ci się morza odechce" — i znów zapadał w drzemkę.

Zaczął sypać śnieg i przykrył grubą pierzyną oba statki i brzegi kanału. Posiwiały trzciny nadbrzeżne i drzewa. Zrobiło się cicho i tylko z daleka dochodził groźny poszum morza.

Siedzieliśmy w ciepłym kubryku przy małym naftowym kaganku i gawędziliśmy. Opowiadał Józef, że na kutrze „pokutuje" duch starego rybaka.

Na przedniej ścianie sterówki jest stara płaskorzeźba, na której złotymi literami wypisana jest stara jego nazwa — „Havet". Po bokach dwaj wydłubani w drzewie rybacy, ubrani w ziudwestki, ciągną sieci. To podobizny dwóch rybaków duńskich, którzy na naszym kutrze pływali, zanim przyszedł z Danii do Polski. Jeden z nich umarł już, ale ponieważ zżył się z kutrem bardzo, odwiedza go po śmierci, pilnuje w chwilach niebezpiecznych i poprawia to i owo w takielunku. Kilkakrotnie ostrzegł Józefa, kiedy kuter był w niebezpieczeństwie. To znów szarpaniem za rękę budził zmęczonego motorzystę, kiedy trzeba było podkręcić smarowniki.

Uwierzyłem w to wszystko dopiero później na morzu, kiedy, (nie pomnę już kto) zawołał mnie do sterówki i pytał, czy to ja go huknąłem w plecy. Patrzę zdziwiony.

— „Bo widzisz, tak się z lekka zdrzemnąłem, a tu mnie ktoś wali potężnie. Obracam się — a w sterówce nikogo niema. Drzwi i okna zamknięte".

— Rybak z „Haveta" — pomyślałem.

— „Prawdę mówił Józef stary, są tu duchy, są tu czary" — zanuciłem.

(dok. w n-rze następnym)

Treść numeru:

Rysunki: W. Cięglewicz, E. Jankowski, S. Sierecki, Z. Milewski.
Fotografie: F. Staszewski, E. Zdanowski, J. Uklejewski, K. Puławski.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata kwartalna zł 30.— półroczna zł 60.—. W-02770

Druk. Mar. Woj. 1. 47. Nr. 1239